



(RE)ESTRUTURAÇÃO DA ACESSIBILIDADE COMO ELEMENTO DE COESÃO TERRITORIAL NA ÁREA ENVOLVENTE DE SESIMBRA

Sara Maria Costa Joaquim

Projeto Final de Mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura,
especialização em Urbanismo

Orientação Científica:

Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

Professor Doutor José Luís Crespo

JÚRI

Presidente: Professor Doutor Luís Alberto Torres Sanchez Marques de Carvalho

Vogal: Professor Doutor Carlos Jorge Henriques Ferreira

Orientador: Professor Doutor Pedro Conceição Silva George

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA ULisboa, Março, 2019

Agradecimentos

Aos meus pais, pelo amor e apoio incondicional em todas as minhas decisões. Por nunca me deixarem ir abaixo. Por tudo.

Ao meu irmão, pela paciência e amizade.

À minha família, pelo incentivo de seguir os meus sonhos e por acreditarem em mim, um especial aos meus avôs, que apesar de não poderem conhecer o meu trabalho para o mesmo muito contribuíram.

Ao Gonçalo, por todos estes anos de apoio, motivação e compreensão incondicional e acreditares em mim nos momentos mais difíceis.

Aos meus amigos, com quem partilhei este crescimento pessoal e académico e que me acompanharam neste percurso, pelo apoio, motivação e amizade, em especial ao Ricardo, à Silvania e à Patricia.

A todos os professores com quem trabalhei, que contribuíram para a minha formação. Em especial, aos meus orientadores, o Professor Pedro George e Professor José Luís Crespo, pelo acompanhamento, disponibilidade e ânimo que me transmitiram.

Um muito obrigada por tudo.

Resumo

O tema deste Trabalho Final de Mestrado é a *(Re)estruturação da Acessibilidade como Elemento de Coesão Territorial na Área Envolvente de Sesimbra*.

Situado a aproximadamente 30 km de Lisboa, o concelho de Sesimbra integra a Área Metropolitana de Lisboa (AML). No contexto da AML, tem uma localização mais singular no que diz respeito às principais dinâmicas económicas, turísticas e ambientais, tratando-se duma zona de grande atração populacional, contudo, apresenta grandes fragilidades ao nível das acessibilidades, tanto nas ligações com o exterior, como nas ligações internas, constituindo assim um entrave ao desenvolvimento do concelho.

Face a tal problemática, este projeto pretende dar resposta ao que o Modelo Territorial proposto no PDM de Sesimbra, em consonância com os estudos e estratégias do Plano de Acessibilidades, executado pela camara, têm como objetivos estratégicos de ordenamento do território. A proposta recai assim, na reestruturação da acessibilidade na área envolvente a Sesimbra, com a criação de novas redes de infraestruturas, nomeadamente na freguesia do Castelo, assim como de acesso à sede de concelho.

Esta proposta tem por consequência o objetivo de promover a qualidade residencial e a dinamização económica no sentido de atrair população para outros locais do concelho, assim como promover a coesão social e territorial, através do desenvolvimento da equidade territorial, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos fatores da igualdade de oportunidades.

Palavras-Chave: Processos de Urbanização; Infraestruturas Urbanas; Acessibilidade; Mobilidade; Coesão Territorial.

Abstract

The theme of this Final master work is the *(RE)Structuring of accessibility as an element of Territorial cohesion in the surrounding of Sesimbra*.

Located approximately 30 km from Lisbon, the municipality of Sesimbra integrates the metropolitan area of Lisbon (AML). In the context of AML, it has a singular position regarding economy, tourist and environmental dynamic, being also an area of great population attraction, although it presents several weaknesses in accessibility, both in connections with the external and in internal bonds, thus creating a barrier to the development of the Council.

Considering this situation, this project intends to address to the Territorial Model proposed in the PDM of Sesimbra, in line with the studies and strategies of the Accessibility Plan, executed by the Municipality, have strategic planning objectives. The proposal therefore rests on the restructuring of accessibility in the surrounding area of Sesimbra, with the creation of new infrastructure networks, namely in the parish of Castelo, as well as access to the county seat.

The aim of this proposal is to promote residential quality and economic dynamism in order to attract people for other parts of the municipality, as well to promote social and territorial cohesion through the development of territorial equity, deepening of citizenship and development equality of opportunity.

Keywords: Urbanization Processes; Urban Infrastructures; Accessibility; Mobility; Territorial Cohesion.

Índice

Agradecimentos	I
Resumo	III
Abstract	V
Índice	VII
Índice de Figuras	IX
Índice de Quadros	XI
Lista de Abreviaturas	XIII
CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO	1
1.1 Justificação Temática	1
1.2 Objetivos	2
1.3 Metodologia	3
1.4 Estrutura do PFM	5
CAPÍTULO II – OS PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO, AS ACESSIBILIDADES E A COESÃO TERRITORIAL	7
2.1 Processos de urbanização	7
2.2 As Infraestruturas urbanas	11
2.3 A Acessibilidade e a Mobilidade	15
2.4 Coesão territorial	18
CAPÍTULO III – O CASO DE ESTUDO: SESIMBRA	23
3.1 Localização e enquadramento	23
3.2 Caracterização do local	26
3.3 Os Planos Regional e Municipal	42
CAPÍTULO IV – PROPOSTA DE PROJETO	49
4.1 Enquadramento geral da estratégia urbana	49
4.2 Proposta de Intervenção	52
CAPÍTULO V – CONSIDERAÇÕES FINAIS	61
Bibliografia	63
Apêndices	69
Anexos	96

Índice de Figuras

Figura 1 - Variação da população segundo os diferentes estádios de desenvolvimento urbano (Centro, Periferia e RUF) | Fonte: Costa, 2007, p. 73

Figura 2 - O cruzamento das rodovias US-131, M-6, Michigan, Estados Unidos, 2004 | Fonte: Disponível em: pt.wikipedia.org/wiki/Autoestrada, consultado em Outubro, 2018.

Figura 3 - Enquadramento do concelho de Sesimbra | Fonte: Autora, com base em Mapa de Portugal, 2013.

Figura 4 - Enquadramento Regional segundo o PDM de Sesimbra | Fonte: CMS, 2012.

Figura 5 - Freguesias do concelho de Sesimbra | Fonte: Disponível em: pt.wikipedia.org/wiki/Sesimbra#/media/File:Sesimbra_freguesias.svg.

Figura 6 - Carta de Altimetria | Fonte: Marquês, 2016, p. 59

Figura 7 - Carta de Declive | Fonte: Marquês, 2016, p. 60

Figura 8 - Carta de Rede Hidrográfica | Fonte: Marquês, 2016, p. 64

Figura 9 - Carta de Ocupação do Solo | Fonte: Marquês, 2016, p. 62

Figura 10 – Elementos Estruturantes do Território | Fonte: CMS, 2012.

Figura 11 – Rede Viária do concelho de Sesimbra | Fonte: CMS, 2013.

Figura 12 - Estimativas do Tráfego Médio Diário (TMDA), 2012 | Fonte: CMS, 2013.

Figura 13 - Saturação da Rede Viária na Situação de Referência (períodos de ponta de 2012) | Fonte: CMS, 2013.

Figura 14 - Esquema do Modelo Territorial, PROT AML | Fonte: CML, 2002.

Figura 15 - Plano Regional de Ordenamento Florestal | Fonte: CML, 2006.

Figura 16 - Plano Ordenamento da Orla Costeira, POOC | Fonte: DGT, 2003.

Figura 17 - Plano Ordenamento do Parque Natural da Arrábida, POPNA | Fonte: DGT, 2005.

Figura 18 - Plano Diretor Municipal de Sesimbra, 1998 | Fonte: Disponível em: www.apambiente.pt/_zdata/PDF/Ordenamento/Avaliacao_POOC-BioDesign/1F_25.pdf., consultado em Novembro, 2017.

Figura 19 - Planta do limite da Estratégia Urbana | Fonte: Autora, 2018.

Figura 20 - Planta da Estratégia Urbana | Fonte: Autora, 2018.

Figura 21 - Planta de enquadramento dos nós A e B | Fonte: Autora, 2018.

Figura 22 - Planta da proposta de intervenção dos nós A e B | Fonte: Autora, 2018.

Figura 23 - Planta de enquadramento dos Espaços Expectantes | Fonte: Autora, 2018.

Figura 24 - Planta da proposta de intervenção no Porto de Abrigo | Fonte: Autora, 2018.

Figura 25 - Planta da proposta de intervenção no Parque da Feira | Fonte: Autora, 2018.

Índice de Quadros

Quadro 1 – Fases de desenvolvimento urbano | Fonte: Costa, 2007, p. 74

Quadro 2 - População Residente no concelho de Sesimbra | Fonte: Autora, com base em Censos, 2011.

Quadro 3 - Escalões etários no concelho de Sesimbra | Fonte: Autora, com base em Censos, 2011.

Quadro 4 – Qualificações escolares no concelho de Sesimbra | Fonte: Autora, com base em Censos, 2011.

Quadro 5 – População Residente no concelho de Sesimbra | Fonte: Autora, com base em Censos, 2011.

Quadro 6 - Solicitações médias por troço - Situação de Referência | Fonte: CMS, 2013.

Lista de Abreviaturas

AML – Área Metropolitana de Lisboa

CE – Comissão Europeia

CEA – Conceito Europeu de Acessibilidade

CMS – Câmara Municipal de Sesimbra

EM – Estrada Municipal

EN – Estrada Nacional

IMTT – Instituto de Mobilidade dos Transportes Terrestres

IP – Itinerário Principal

NUT – Nomenclatura de Unidade Territorial

PACS – Plano de Acessibilidades do Concelho de Sesimbra

PDM – Plano Diretor Municipal

PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

POOC – Plano de Ordenamento da Orla Costeira

POPNA – Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida

POPPAFCC – Plano de Ordenamento da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica

PROFAML – Plano Regional de Ordenamento Florestal da Área Metropolitana de Lisboa

PROT – Plano Regional de Ordenamento do Território

PROTAML – Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

RJIGT – Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial

TIC – Tecnologias de Informação e Comunicação

TST – Transportes Sul do Tejo

EU – União Europeia

ZEC – Zona Especial de Conservação

ZPE – Zona de Proteção Especial

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO

1.1 Justificação Temática

O Município de Sesimbra integra a Área Metropolitana de Lisboa, situado a sul do rio Tejo, localiza-se na Península de Setúbal. Tratando-se de uma zona de forte atração populacional, onde os principais fatores económicos são a pesca, o turismo, os materiais de construção e os recursos naturais, o concelho de Sesimbra, apresenta várias debilidades estruturais.

Sendo este um território com características muito particulares, comparadas com os concelhos limítrofes, quer pela sua posição geográfica, quer pela sua economia, Sesimbra, apresenta grandes constrangimentos ao nível das acessibilidades tanto com o exterior como internas, o que constitui um entrave ao seu desenvolvimento e correto ordenamento.

A problemática da acessibilidade no concelho de Sesimbra fez com que fossem realizados vários estudos sobre as infraestruturas concelhias. Os estudos então realizados deram origem ao Plano de Acessibilidades do Concelho de Sesimbra, datado de 2004, o qual estabelecia o conceito de acessibilidades a desenvolver no âmbito concelhio, identificando as intervenções necessárias à implementação da rede viária estruturante e de articulação com a sua envolvente, bem como um conjunto de serviços de apoio que visavam uma maior sustentabilidade ambiental da mobilidade.

Partindo do plano de acessibilidades e em consonância com os objetivos estratégicos de desenvolvimento urbano equacionado no Plano Diretor Municipal em vigor, datado de 1998, assim como o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, datado de 2002, surge a necessidade de reestruturação da rede viária, para uma melhoria na acessibilidade dentro do concelho, nomeadamente na freguesia do Castelo, assim como de acesso à sede deste.

Este trabalho toma como ponto de partida a situação atual da estrutura viária do município de Sesimbra, principalmente na freguesia do Castelo, caracterizada pelo grande fluxo de tráfego, concentração populacional e de comércio/serviços, existente no troço que liga a sede de concelho à rede principal que atravessa a Península de Setúbal.

1.2 Objetivos

Este trabalho de Projeto Final de Mestrado pretende dar continuidade ao trabalho desenvolvido em Laboratório de Projeto VI, tendo como área de estudo o concelho de Sesimbra, no que diz respeito à sua estrutura viária e acessibilidades.

Tendo em conta a situação atual da estrutura viária do concelho de Sesimbra, caracterizada pelo grande fluxo de tráfego, concentração populacional e de comércio/serviços, nomeadamente no núcleo Sesimbra/Santana/Cotovia, este trabalho tem como principal objetivo a reestruturação da acessibilidade na área envolvente de Sesimbra, nomeadamente as ligações entre os vários núcleos da freguesia do Castelo, assim como a criação de um novo acesso à concha de Sesimbra.

Propõe-se, portanto, a construção de uma nova via, da qual será um prolongamento da espinha dorsal das ligações a sul (EN378), de modo a diversificar as ligações às várias localidades da freguesia do Castelo, assim como a criação de uma nova entrada, a poente, na concha de Sesimbra.

A construção desta via tem como objetivo equilibrar a distribuição de tráfego tanto no acesso à concha de Sesimbra como aos outros núcleos, assim como posteriormente criar oportunidades e pontos de interesse no município.

No seguimento dos objetivos surge uma questão impulsionadora ao desenvolvimento do trabalho, que aborda conceitos inerentes ao tema abordado, tal como:

De que modo é que a reestruturação da acessibilidade e a criação de novas vias no concelho de Sesimbra poderá contribuir para a coesão territorial e melhorar a qualidade de vida da população?

1.3 Metodologia

A metodologia deste trabalho final de mestrado terá duas componentes: uma componente teórica e uma componente prática. Nesta última serão aplicados os conceitos e temáticas abordadas na componente teórica.

A primeira fase da metodologia compreenderá uma pesquisa documental que visa a definição conceptual da investigação e a criação de um âmbito de estudo. Será a base da componente projetual e ajudará a responder aos futuros intuitos do projeto. Através desta pesquisa segue-se a análise de documentos teóricos, onde a revisão bibliográfica dos principais conceitos identificados permitiu definir o quadro teórico e conceptual do trabalho, essencialmente basear-se-á na recolha, seleção e crítica de textos, imagens e documentários.

Ainda nesta fase realizou-se uma análise do sítio e da envolvente trabalhando com duas escalas em simultâneo. Para tal foram consultados documentos históricos, planos já implementados e projetos propostos para a zona. A informação estatística e os documentos da Câmara Municipal de Sesimbra foram elementos importantes na definição de um diagnóstico territorial.

Numa segunda fase, na componente prática, encontraram-se soluções de projeto e elaboraram-se várias hipóteses ainda que de cariz esquemático, ponderando sobre a solução mais adequada, que permitiu estabelecer ligações entre o pré-existente e o novo. Este estudo conduziu ao desenvolvimento do projeto. Em primeiro lugar exigiu a uma redução da área do terreno que antes se tinha vindo a analisar, e de seguida, fazendo um controlo dos limites da área a trabalhar, foi concebida uma proposta que teve como base as reflexões, ideias e estudos obtidos na fase anterior. Foi necessário também para a proposta a consulta de casos de estudo e referências estratégicas implementadas noutros locais, as quais tinham uma problemática e potencialidades semelhantes à área de intervenção a trabalhar.

Partiu-se então para a elaboração de um programa, onde se definiu as alterações e funções de cada espaço que se consideraram adequadas à reestruturação da acessibilidade no concelho. Nesta fase pretendeu-se a elaboração do projeto, sendo desenvolvidas e consolidadas as estratégias e hipóteses anteriores colocadas.

O projeto teve um plano de estratégia geral, consistindo numa proposta à escala do território e um outro plano de detalhe, que se destinou ao desenho pormenorizado à escala do edificado.

No processo de elaboração do Projeto Final de Mestrado, foi necessário a consulta de documentos e referências bibliográficas ou análises de outros projetos que foram ao encontro de temáticas semelhantes às do trabalho realizado, consoante o nível de detalhe.

O trabalho como já foi referido teve diferentes escalas, partindo de uma proposta de estratégia geral à escala (1:20000), que integra grande parte do concelho, e outra proposta mais detalhada em termos de planeamento urbano, que irá desde a escala 1:5000, finalizando numa mais pormenorizada de 1:500.

1.4 Estrutura do PFM

O presente Projeto Final de Mestrado desenvolve-se ao longo de cinco capítulos e anexos, tendo como Capítulo I a Introdução. Neste capítulo, é dado a conhecer a motivação do tema de trabalho, através da justificação temática, assim como os objetivos propostos a conseguir, a metodologia de trabalho, bem como a estrutura do mesmo.

No Capítulo II, designado como os processos de urbanização, as acessibilidades e a coesão territorial, são abordadas várias noções e conceitos, fundamentais para a compreensão e interpretação do tema, através de ideias apresentadas por vários autores. São abordados os temas Processos de Urbanização, as Infraestruturas Urbanas, a Acessibilidade e a Mobilidade e o de Coesão Territorial.

No Capítulo III, O Caso de Estudo: Sesimbra, é feito em primeiro lugar, o enquadramento do concelho de Sesimbra. Em seguida, faz-se uma breve caracterização do mesmo, relativamente à sua Fisiografia, Rede Hidrográfica, Ocupação do Solo, Evolução Demográfica, Sistema Urbano e Sistema Viário. Por último foram analisadas as orientações do PROTAML, assim como de outros instrumentos de ordenamento do território, para o território em estudo, mais concretamente para a unidade territorial Arrábida-Espichel/Matas de Sesimbra. Foi também efetuada uma análise do PDM em vigor, com ênfase nos objetivos estratégicos, nomeadamente a construção de grandes redes de infraestruturas e as questões relativas à acessibilidade interna e para o exterior do concelho.

O Capítulo IV, apresenta o enquadramento geral da estratégia urbana proposta para a área de estudo, partindo dos estudos e estratégias analisadas, a diversas escalas para a proposta de intervenção, sendo esta dividida em dois momentos, o primeiro, relativo aos espaços/nós de articulação, originados pela construção da variante proposta, e o segundo, relacionado com as entradas na vila de Sesimbra, nomeadamente a entrada poente proposta, na zona do porto de Abrigo.

Finalmente, no Capítulo V é feita uma reflexão crítica, apresentando as considerações finais resultantes do desenvolvimento de todo o trabalho elaborado.

CAPÍTULO II – OS PROCESSOS DE URBANIZAÇÃO, AS ACESSIBILIDADES E A COESÃO TERRITORIAL

2.1 Processos de urbanização

Para falar dos processos de urbanização há que entender o conceito de urbanização, que se apresenta como o processo de afastamento e alteração das características rurais de um lugar ou região, tornando-as em características urbanas, estando quase sempre associado ao desenvolvimento da civilização e da tecnologia.

Em termos demográficos, o conceito de urbanização pode ter o significado de redistribuição das populações das zonas rurais para estabelecerem-se em zonas urbanas, mas também pode designar uma área para a qual se concebe a construção de infraestrutura e equipamentos urbanos, como água, esgoto, gás, eletricidade e serviços urbanos como transporte, educação, saúde.

Naturalmente que o conceito de urbanização recobre realidades distintas, mas perfeitamente assimiláveis tendo em conta os respectivos contextos geográficos, económicos, sociais, políticos e culturais (Gaspar, 2005).

A construção do espaço urbano resulta de um conjunto de agentes, de forças económicas e institucionais e de relações sociais que se desenvolvem num determinado lugar e num determinado momento (Salgueiro, 2001).

Segundo Van den Berg (1982) citado por Marques da Costa (2007, p.72) *o processo de urbanização em termos demográficos é entendido como o aumento da proporção da população a viver em aglomerações urbanas em relação à população total, o que se traduz numa alteração dos padrões de povoamento. Contudo, o processo de urbanização não pode ser entendido apenas como uma alteração daqueles padrões, uma vez que é acompanhado também por alterações no sistema de produção, nas relações individuais e na própria forma como as distâncias são percecionadas.*

A evolução da expansão urbana, consequência das repetidas fases de concentração e de dispersão das atividades, que contribuíram para uma dinâmica demográfica, apoiada na evolução tecnológica e infraestrutural, estabelece uma associação entre o processo de desenvolvimento urbano e o modelo de transição económico, que é

demonstrado por Marques da Costa (2007, p.73) a partir de Van Den Berg (1982) (Fig.1). Através da variação da população em três áreas urbanas distintas (centro, periferia e área metropolitana), Van Den Berg identifica quatro fases de desenvolvimento urbano: Urbanização, Suburbanização, Desurbanização e Reurbanização.

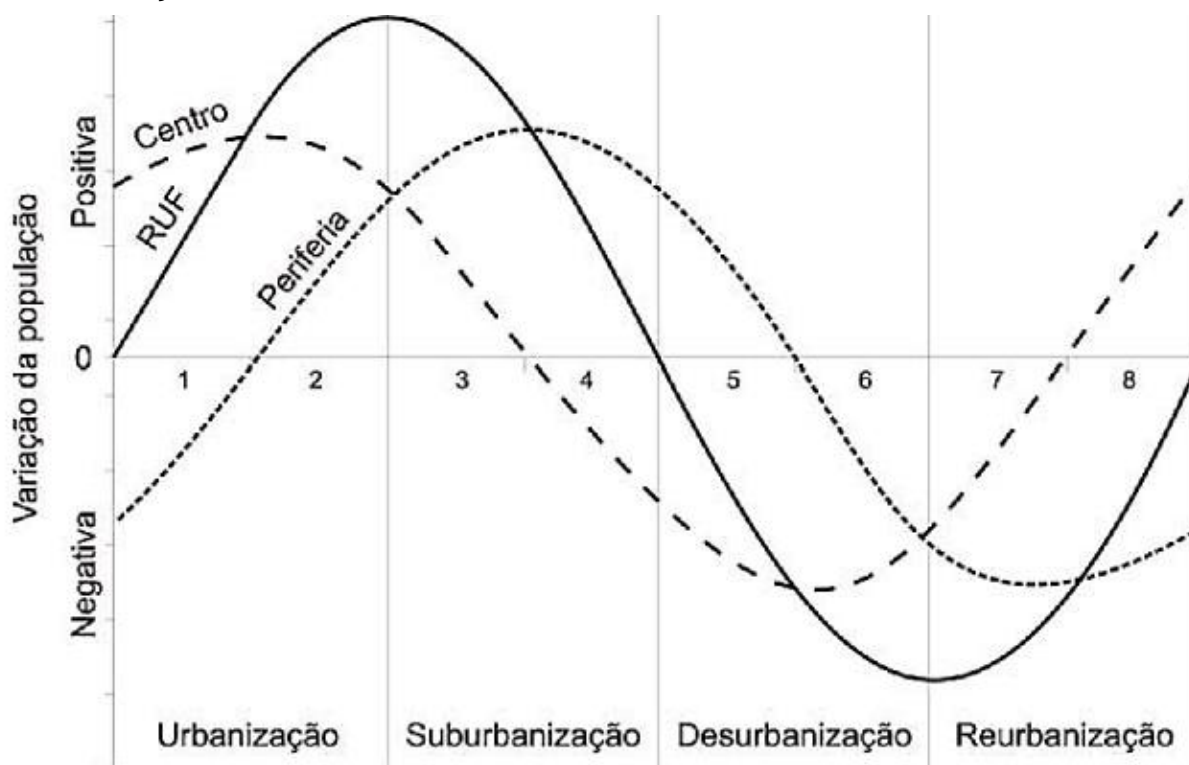


Figura 1 – Variação da população segundo os diferentes estádios de desenvolvimento urbano (Centro, Periferia e RUF)

Por outro lado, Owen (1966) citado por Marques da Costa (2007, p.73) consta que a *fase de urbanização associou-se ao processo de industrialização que ao atrair a população rural veio a desenvolver núcleos populacionais de dimensão crescente e de elevada densidade. Esta fase caracteriza-se pela centralização das actividades, do emprego e da residência na área central das cidades a esta fase.*

A grande aproximação das áreas de emprego assim como as áreas de residência levou a uma reduzida procura dos transportes públicos, pela parte das classes operárias, o que contribuiu para uma fraca mobilidade geográfica e social, dando origem a elevadas densidades populacionais nas áreas urbanas.

Este fenómeno da urbanização não ocorreu ao mesmo tempo em toda a Europa, estando ligado à mesma altura da era industrial, a fase correspondente à **urbanização**

apresenta momentos de arranque muito diferenciados, ocorrendo em determinados países logo após a revolução industrial, noutros durante o decurso do século XIX, noutros ainda no século XX e noutros só após a Segunda Guerra Mundial, Van Den Berg (1982) citado por Marques da Costa (2007, p.74). Associado ao centralismo político e económico de alguns desses países, esta fase permite assim o desenvolvimento do sistema de transportes urbanos, através de redes de transporte público e do automóvel, do centro para fora, marcando o início da configuração das metrópoles.

Na década de 1930, em resposta à crise económica, o modelo de produção caracterizado pela centralização do capital sofre alterações, desenvolvendo-se economias de escala de aglomeração. A procura de maior produtividade e mais espaço de produção, juntamente com o desenvolvimento das redes de transporte dá origem a uma nova organização empresarial, da qual é diretamente associada à melhoria das condições laborais, ou seja, melhores salários e mais tempo livre, assim como também à alteração dos padrões de consumo e de bens de serviço, permitindo por exemplo, a aquisição de transportes motorizados.

Esta nova lógica na procura de ocupação de espaço em que o centro da cidade é destinado para serviços (decrecendo a variação relativa de população), é denominada como a fase de **Suburbanização**, na qual as áreas residenciais afastam-se cada vez mais do centro da cidade, sentindo um maior crescimento e a indústria localiza-se nas áreas periféricas da cidade.

Com a evolução das redes de transporte, as áreas suburbanas da cidade, tornam-se a escolha de residência, não só das famílias mais abastadas como as de classe média. Contudo a falta de planeamento destes espaços fez com que houvesse escassez tanto de equipamentos como de infraestruturas básicas para o quotidiano das famílias, levando assim ao isolamento destas áreas o que deu origem a ser necessário deslocarem-se cada vez mais, utilizando o transporte individual.

É nesta época, início do século XX, que surge o modernismo, onde se integra, por exemplo, Le Corbusier e a sua Cidade Radiante, de edifícios de elevada densidade, grandes vias e grandes espaços verdes.

Na década de 1970, a crise económica contribui para o declínio da atividade industrial, levando ao declínio dos centros urbanos nas principais cidades europeias. Esta fase é assim designada por **desurbanização** e de descentralização interurbana. *A redução verificada tanto se deveu à diminuição da emigração dos espaços rurais para as áreas metropolitanas como à saída de população para os espaços não metropolitanos* (Marques da Costa, 2007, p.75), isto associado à diminuição da qualidade de vida nestas áreas. Se, por um lado, os centros decaíam dadas as suas condições para a vida dos residentes, por exemplo, poluição ou excesso de tráfego, a par da desconcentração produtiva, por outro lado, os centros urbanos médios começavam a ganhar vantagem, tanto em matéria de qualidade de vida como de oportunidades de trabalho.

A meio da década de 1980, *as áreas urbanas mais centrais começaram a atrair população e renovaram o dinamismo e atracção dos centros de algumas das grandes aglomerações europeias. A expansão das actividades terciárias superiores (...) acompanhadas pelo investimento público e privado em intervenções de revitalização e reabilitação urbana vieram recuperar a atractividade dos núcleos centrais daquelas aglomerações* (Marques da Costa, 2007, p.76), iniciando uma nova fase de desenvolvimento urbano designada de **reurbanização**.

Segundo Parkinson (1992) citado por Marques da Costa (2007, p. 76) *O processo de reurbanização foi acompanhado por um conjunto de intervenções de revitalização e de reabilitação funcional dos centros das aglomerações, acompanhadas pela melhoria dos sistemas de transporte público, nomeadamente através da introdução de novos modos ou de novos serviços de transporte. Surge uma nova configuração policêntrica da estrutura dos territórios urbanos da metrópole.*

Fases de desenvolvimento urbano	Tipo de classificação	Características do crescimento			
		Centro	Periferia imediata	Área metropolitana	
I Urbanização	Centralização absoluta	++	-	+	Crescimento (Concentração)
	Centralização relativa	++	+	+++	
II Suburbanização	Descentralização relativa	+	++	+++	
	Descentralização absoluta	-	++	+	Declínio (Desconcentração)
III Desurbanização	Descentralização absoluta	--	+	-	
	Descentralização relativa	--	-	---	
IV Reurbanização	Centralização relativa	-	--	---	
	Centralização absoluta	+	--	-	

Quadro 1 – Fases de desenvolvimento urbano

2.2 As Infraestruturas urbanas

Infraestruturas urbanas: O que são?

As infraestruturas surgem como um reflexo da nossa evolução social e histórica, como símbolo do que somos e do que fomos coletivamente. Permitem compreender diferentes necessidades, formas e funções, e consequentemente distinguir regiões, grupos e até mesmo culturas (Herman & Ausubel, 1988).

Procurando um sentido ou uma definição mais literária, infraestrutura, é uma palavra que nasce da junção de dois termos que derivam do Latim: *Infra* (prefixo que designa abaixo de) e *Estrutura* (que remete para algo que permita que uma construção se sustente e se mantenha sólida). Nesse sentido, pode-se definir infraestrutura como o conjunto de estruturas físicas e organizacionais imprescindíveis para o funcionamento da sociedade.

Se as características do território são decisivas para fundar e viabilizar as cidades, a infraestrutura é o elemento de conexão entre a cidade e o território porque permite explorar recursos e melhorar formas naturais para fins de acesso, defesa e abastecimento (Lourenço, 2006).

À medida que as áreas urbanas foram aumentando na sua extensão, devido ao crescimento demográfico, estas foram também por muito tempo limitadas pela falta de meios de transporte. Até ao século XIX, a maior parte das deslocações efectuavam-se a pé e esse facto constituiu um entrave considerável ao crescimento das áreas urbanas (Salgueiro, 1992).

Na segunda metade do século XIX, com a Revolução Industrial, a estrada ganha uma nova dimensão funcional. A introdução da industrialização possibilita assim, o rápido avanço tecnológico e o desenvolvimento de novas infraestruturas de acessibilidade. Surgem assim, para uso público, novos transportes mecânicos, assim como, novas infraestruturas para o conforto e salubridade das populações. As redes de infraestruturas (de água, energia, informação, etc.) são assim partes constitutivas do urbano e funcionam como mediadores, através dos quais o processo permanente de transformação da natureza em espaço urbano vai tomando lugar (Kaika & Swyngedouw, 2000).

É no final do século XX, que se confronta o desenvolvimento e a organização dos territórios, com a grande evolução das redes de infraestruturas, de fluxos, bens e pessoas.

Segundo Elio Piroddi (2000) citado por Nuno dos Santos (2014, p.53), *durante a segunda metade do século XX, a cidade torna-se como o automóvel, numa “macchina tecnologica”. A partir da autoestrada, a sua forma compacta dilata-se e a habitação, as atividades e o emprego reorganizam-se em torno de novas formas urbanas.*

Para Ascher (2011) citado por Moura (2016, p. 23) a história das cidades e da sua transformação tem como base a evolução das principais conquistas tecnológicas e infraestruturais: *a história das cidades foi assim ritmada pela história das técnicas de transporte e armazenamento de bens (b), de informações (i) e de pessoas (p). Este sistema de mobilidade, a que chamamos sistema bip, está no centro das dinâmicas urbanas, da escrita à Internet, passando pela roda, a imprensa, o caminho-de-ferro, (...) o automóvel, a telefonia, etc. O crescimento horizontal e vertical das cidades tornou-se possível pela invenção e aplicação destas técnicas.*

As infraestruturas são também uma segunda natureza. Assim como as primitivas implantações urbanas se organizaram na foz de um rio importante, também hoje se fundam inadvertidamente cidades à volta de um nó rodoviário. São as cidades acidentais (Lourenço, 2006). As pessoas e atividades procuram uma localização que seja vantajosa no que diz respeito à competição global pelo espaço e assim criar um território humanizado.

Contudo, com o rápido desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação (TIC) e o crescimento da mobilidade individual, faz com que haja inúmeras alternativas quanto aos espaços e modos de vida, tudo isto graças à rapidez a que acedemos às coisas e aos lugares e à capacidade de se poder fazer mais do que uma coisa em sítios totalmente diferentes.

As infraestruturas viárias ao longo dos séculos assumiram uma grande importância na medida em que constituem os principais eixos de crescimento da cidade (Lourenço, 2006).

Tornaram o longe perto, hoje o deslocamento entre pontos distantes nas cidades, entre regiões e até mesmo países é de rápido e fácil acesso, através da extensa e

interligada rede de estradas, avenidas e autoestradas, deste modo as infraestruturas tornam-se cada vez mais imprescindíveis para as vidas de cada indivíduo no quotidiano.



Figura 2 - O cruzamento das rodovias US-131, M-6, Michigan, Estados Unidos.

De acordo com Lourenço (2006), a infraestrutura é, por isso, um tema de sempre da arquitetura, porque é um elemento permanente na urbanização do território e, desde logo, na construção das cidades. Funcionam como *elementos de conexão entre a cidade o território* e a geografia é o seu meio.

Para Allen (1998) as infraestruturas de acessibilidade são a *construção do lugar em si*, mas não promovem edifícios concretos em lugares específicos. Apenas apresentam construções e condições para futuros eventos. Devendo ser entendidas como uma mais valia para a recomposição das cidades, sendo *a sua articulação com o meio essencial*.

Segundo lógicas diversas, que recaem sobre a relação existente entre estas infraestruturas, em que as redes de mobilidade e circulação, ora poderão assumir o

papel de infraestrutura para o crescimento e agregação urbana, ora poderão representar um papel de consolidação, reconfiguração ou re-articulação de tecidos previamente estruturados (Allen, 1998).

Para isso é necessário, em qualquer intervenção de espaço público, uma estratégia com coexistência que seja eficaz e que entre em conformidade com as diferentes formas de mobilidade, onde é inexequível separar o desenho urbano do projecto de infraestruturas rodoviárias (Pereira, 2017).

Desta maneira, é fundamental repensar o papel das infraestruturas, de modo a reduzir o tráfego automóvel, assim como a relação existente entre estas e o espaço público.

Nos dias de hoje, apesar de haver uma consciencialização para a mobilidade sustentável e cada vez mais a adesão à prática de mobilidade de transportes não motorizados, ou de transportes públicos, ainda é para muitos, e para muitas sociedades, o automóvel o principal meio de transporte. Por isso, é necessária uma consciencialização global da moderação do seu uso, esta medida irá não só promover a redução do tráfego automóvel, como também a diminuição dos impactos ambientais.

Esta redução do tráfego automóvel, pode também ser promovida através de uma boa distribuição residencial, reduzindo as distâncias entre as áreas habitacionais, de serviços/equipamentos e espaços públicos, entre outros. A reformulação da relação entre a infraestrutura e o espaço público terá de ser sujeita a um modelo estratégico a longo prazo, que irá permitir a redução do impacto da fragmentação urbana e da descontinuidade entre as várias redes (Pereira, 2017), dando origem a novos processos de urbanização, permitindo um território mais coeso.

2.3 A Acessibilidade e a Mobilidade

A facilidade com que acedemos a pessoas, bens e serviços é hoje uma das características mais importantes das sociedades urbanas contemporâneas. Sem acessibilidade, seja esta assegurada por meios de deslocação ou pela internet, ficamos isolados do mundo que nos rodeia, incapazes de fazer face às nossas necessidades e de melhorar as nossas condições de vida (Silva, 2017).

Embora vivenciamos as atividades do quotidiano em espaços urbanos disseminados por vários territórios, o fato de termos mais acesso a meios de transportes e mais alternativas para nos deslocarmos torna mais fácil o acesso às pessoas e às coisas e isso também depende da facilidade com que nos movemos.

Para que percebamos a importância do transporte na evolução da organização do território e na distinção espacial é necessário termos em conta os conceitos de acessibilidade e mobilidade.

Atualmente, é nos cada vez mais difícil separarmos a acessibilidade da mobilidade. Estes dois termos, segundo o dicionário da língua portuguesa derivam ambos do latim. O primeiro, acessibilidade, *accessibilitate*, significa qualidade do que é acessível, do que tem acesso; facilidade na aproximação, no trato ou na obtenção. Enquanto que o segundo, mobilidade, *mobilitate*, significa qualidade daquilo que se move, do que se consegue movimentar; Locomobilidade; capacidade de se mudar, de ir a outro lugar.

À medida que o movimento se torna mais fácil, mais barato ou menos demorado, a acessibilidade aumenta, e com ela a propensão à deslocação, aumentando, desta forma, a capacidade potencial de interação entre lugares (Costa, 2007).

A acessibilidade individual, ou de um grupo de indivíduos, é normalmente medida através das ocorrências de serviços, unidades comerciais, empregos, entre outras funções centrais, que se podem encontrar a uma determinada distância (Hanson, 2004).

A acessibilidade constitui assim, uma medida que qualifica cada localização, mas, ao mesmo tempo, qualifica a rede e o sistema de transportes que servem o território, uma vez que são estes que permitem o acesso aos diferentes lugares no espaço e que determinam a facilidade de os alcançar (Grava, 2003).

Segundo o Conceito Europeu de Acessibilidade (2003), a acessibilidade é a característica de um meio físico ou de um objecto que permite a interação de todas as pessoas com esse meio físico ou objecto e a utilização destes de uma forma equilibrada/amigável, respeitadora e segura.

Podemos tomar como exemplo da melhoria da acessibilidade a evolução das cidades, no sentido em que ao longo da história da humanidade, a primeira necessidade dos povos, foi a de se protegerem das ameaças vindas do exterior, e desde esse tempo as cidades foram evoluindo por consequência da continuação dessas necessidades.

Foram-se estabelecendo em lugares ricos em termos de produção (pesca, agricultura), e apesar de inicialmente ser apenas para alimento familiar, as populações começaram a armazenar e a vender a produção que excedia, dando origem ao que denominamos por comércio.

O nascimento do comércio também deu lugar à propriedade privada e, conseqüentemente, à necessidade de a proteger. Em contrapartida, originou a inacessibilidade das cidades e dos aglomerados populacionais devido às suas características naturais. A escolha de locais de permanência definitiva originou a necessidade de se desenvolverem, obviamente, sistemas de higiene (limpeza de espaços públicos, montagem de esgotos) para que fosse assegurada a mínima qualidade de vida (CEA, 2003).

Mais tarde, o desenvolvimento das áreas populacionais decorreu da modernização da indústria, do comércio e dos transportes, dando origem ao planeamento urbanístico que refletia estes avanços: esquemas habitacionais, cidades dormitórios, áreas industriais e propriedades (CEA, 2003).

O natural ponto de partida do trabalho de projetar cidades para pessoas é a mobilidade e os sentidos humanos, já que estes fornecem a base biológica das atividades, do comportamento e da comunicação no espaço urbano (Gehl, 2013).

A mobilidade das pessoas para responder às necessidades de deslocação quotidiana ou ocasional é o resultado das suas opções e comportamentos face às condições de acessibilidade que lhes são proporcionadas pelo sistema de transportes em determinado território (IMTT, 2011).

Nas últimas décadas, o tema da Mobilidade é abordado na agenda política de diversos países, influenciando as políticas económicas, ambientais e sociais. A crescente preocupação com este tema, com especial incidência sobre as zonas urbanas, deve-se às mudanças registadas sobre a forma como as pessoas se movimentam, cujos padrões de deslocação estão centrados na crescente motorização da população. Esta mudança, assente no paradigma de desenvolvimento económico e social, levou, entre outras, à democratização da utilização do automóvel com impactos, sobretudo, no aumento das acessibilidades e a dispersão urbanística (Ferreira *et al.*, 2013).

De acordo com as políticas e estratégias territoriais da União Europeia, o conceito de mobilidade vem associado ao de sustentabilidade, criando assim um conceito de mobilidade sustentável, fazendo com que os cidadãos, independentemente de viverem em cidades, vilas ou aldeias, disponham de condições de acessibilidade e mobilidade que lhes proporcionem deslocações seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis e custos acessíveis, e ao mesmo tempo seja exercida de forma eficientemente energética e de reduzidos impactos ambientais.

Pode-se dizer que os principais problemas da mobilidade urbana, quer nas cidades, vilas ou aldeias estão relacionados às políticas de ordenamento do território. Os congestionamentos do tráfego automóvel, assim como os conflitos entre diferentes meios de transportes, a falta de segurança para os pedestres, a redução das áreas verdes visando ampliar espaços para circulação e estacionamento de veículos. Tais impactos comprometem, de alguma forma, a sustentabilidade urbana, a mobilidade, a acessibilidade, e o conforto espacial e ambiental, promovendo assim uma diminuição na qualidade de vida da população.

2.4 Coesão territorial

Para se perceber o conceito de coesão territorial é fundamental compreender o conceito de território. Camagni (2009), citado por João Araújo (2014, p.15) defendia que *o território caracteriza-se por ser um espaço geográfico vivenciado e apropriado por grupos ou instituições, que o ocupam, transformam e administram de forma a satisfazer as suas necessidades.*

Os territórios são sistemas complexos e interativos, moldados pela história e dotados de um conjunto diversificado de características (naturais, culturais, económicas e sociais), que ditam as suas especificidades (Ferrão, 1999).

Também, segundo Ferrão (1999), todas estas características podem tornar-se num problema ou oportunidade, uma vez que relacionadas entre si podem originar vulnerabilidades e potencialidades, onde o território desempenha a função de quadro de intervenção, pois sugere uma articulação dos diversos instrumentos de planeamento e estimula a discussão sobre a governabilidade territorial de forma a potenciar os padrões mínimos de satisfação dos vários atores envolvidos.

A competitividade e a prosperidade dependem das pessoas e das empresas presentes num dado território e da sua capacidade para retirar o máximo partido de todos os recursos aí existentes. Contudo, passa igualmente pela criação de laços com outros territórios para que os recursos comuns sejam utilizados de modo coordenado e sustentado (CE, 2008).

A grande maioria dos problemas que os territórios enfrentam procuram soluções efetivas que exigem uma abordagem e cooperação integradas entre as várias autoridades e todos os envolvidos, entrando aqui o conceito de coesão territorial onde permite interligar a eficácia económica, a coesão social e o equilíbrio ecológico, sendo o pilar da elaboração de políticas o desenvolvimento sustentável.

O conceito de coesão territorial defendido no “Livro Verde sobre a Coesão Territorial” (2008) assenta num modelo territorial policêntrico que favorece a criação de territórios compactos e de usos mistos de forma a promover uma menor necessidade de deslocação, o que leva à criação de espaços sustentáveis e com vitalidade, baseando-se em modelos territoriais de curta distância, este modelo requer uma boa rede de

transportes, que satisfaça as populações locais para assegurar o acesso aos equipamentos e infraestruturas.

Em oposição ao modelo de desenvolvimento territorial policêntrico encontram-se os modelos de desenvolvimento urbano difuso e monocêntrico, no qual o primeiro (urbano difuso) caracteriza-se por dar origem a um território com uma malha urbana sem continuidade e sem estrutura, enquanto que o segundo (monocêntrico) parte da criação de um núcleo urbano em que concentra em si mesmo todos os equipamentos e a prestação de serviços.

Para além do modelo de desenvolvimento territorial policêntrico, que está claro no conceito de coesão territorial, também a solidariedade está presente neste conceito, no sentido em que este promove o acesso justo e equilibrado aos equipamentos, às infraestruturas e ao conhecimento a todos os cidadãos europeus. Contudo, não basta garantir a proximidade dos equipamentos e infraestruturas em termos de distância e de tempo sendo também essencial potenciar a proximidade relacional de forma a estimular o aumento da qualidade de vida das populações (CE, 2008).

Segundo a Comissão Europeia com o “Livro Verde Sobre a Coesão Territorial Europeia” (2008) para o sucesso da coesão territorial é necessário haver uma adequada articulação de políticas, dada a sua interligação a várias temáticas. Importa também abandonar as lógicas setoriais, colocando de parte a racionalidade de cada setor e olhar para os territórios como um todo.

O conceito de coesão territorial está diretamente ligado com os conceitos de coesão económica e coesão social e é fundamental falar sobre eles para melhor se perceber o conceito de coesão territorial. Para Mateus (2005) o conceito de coesão económica visa um aumento do desempenho económico de um determinado território de modo a gerar riqueza e torná-lo competitivo, por exemplo, através da criação de emprego e de uma melhor distribuição dos rendimentos.

Já o conceito de coesão social visa a melhoria das condições de vida das populações de um território, através da promoção da acessibilidade aos serviços de educação e saúde, da potenciação do bem-estar e conforto dos indivíduos, da promoção da cultura e do lazer, do aumento dos níveis de proteção social, entre outros (Mateus, 2005).

Com a adesão da Grécia, Portugal e Espanha nos anos 80, as desigualdades entre os países da União tornaram-se mais significativas. Deste modo, a partir do momento em que as economias dos estados-membro apresentam demasiadas divergências entre si, surge a necessidade de aumentar a competitividade e diminuir as desigualdades do desenvolvimento no espaço europeu (Hen e Léonard, 2002; Portugal e Serdoura, 2010). O conceito de convergência está associado aos conceitos de coesão económica e coesão social, uma vez que há por parte da UE uma necessidade de melhorar a convergência entre os estados-membro em termos económicos e na melhoria da qualidade de vida dos europeus.

O “Livro Verde sobre a coesão territorial” (2008) defende que para atingir a coesão territorial no espaço-comunitário é determinante a aplicação de três eixos de ação: Concentração, Conexão e Cooperação, os 3 C’s.

De acordo com os dados adquiridos pela Inforegio nº 28 (2008), os territórios da União Europeia apresentam uma malha urbana descentralizada, condicionando o seu sistema produtivo. A Concentração torna-se assim num aspeto vital no desenvolvimento do território, ou seja, isto implica que o desenvolvimento territorial seja cada vez mais compacto e não difuso, de forma a garantir que todos os cidadãos da UE possam usufruir dos equipamentos de cada território e, assim, promover maior equidade na qualidade de vida.

Para a Comissão Europeia o eixo da Conexão é fundamental, uma vez que os territórios europeus não são providos de uma rede de transportes eficiente, sendo este um problema para os estados-membro. Uma má conectividade entre os territórios leva ao aumento das desigualdades de acesso a serviços gerais, como por exemplo a saúde (onde as áreas rurais são muitas vezes penalizadas face às áreas metropolitanas, mais de 40% da população demora mais de 30 minutos a chegar de carro a um hospital). É necessário que haja um investimento e coordenação das políticas relacionadas com as infraestruturas para garantir uma melhoria na acessibilidade e mobilidade dos cidadãos europeus.

Segundo o programa de ação do PNROT (2007) as infraestruturas e redes de transportes assumem um papel chave da acessibilidade e mobilidade inter e intra-regional e, portanto, como impulsionadores da coesão, integração e ordenamento

territorial do país. Defende também que o sistema infraestrutural de suporte das acessibilidades constitui um dos pilares fundamentais do modelo territorial policêntrico que se visa promover.

O eixo relativo à Cooperação é caracterizado pela sua complexidade, pois numa primeira análise, a responsabilidade sobre os problemas que poderíamos atribuir a um território, podem ter origem noutra território, como por exemplo, os poluentes enterrados num determinado lugar através de infiltrações podem afetar outros territórios a jusante (CE, 2008).

Nesta perspetiva, a CE (2008) defende que é necessário estimular a cooperação entre países e regiões do espaço comunitário e fomentar o diálogo entre eles, de forma a evitar conflitos e encontrar as melhores soluções comuns.

A definição de Coesão Territorial ou, em certo modo, o que implica fazer para se obter um território mais coeso, pode não ser completamente clara, contudo poderá argumentar-se que a noção de Coesão Territorial vem associada à ideia de acesso generalizado a Serviços de Interesse Geral, desenvolvimento de infraestruturas e redes de transportes (ou seja, acessibilidade e mobilidade), utilização de tecnologias de informação e comunicação, aposta num modelo territorial policêntrico e desenvolvimento de redes (Santinha, 2012).

CAPÍTULO III – O CASO DE ESTUDO: SESIMBRA

3.1 Localização e enquadramento

O trabalho de projeto final situa-se no concelho de Sesimbra. Este localiza-se na Região de Lisboa e Vale do Tejo (NUT II), em Portugal Continental, na Península de Setúbal e na Área Metropolitana de Lisboa (AML). Pode-se observar o enquadramento a nível nacional do concelho de Sesimbra na Figura 3.



Figura 3 – Enquadramento do concelho de Sesimbra

O Concelho de Sesimbra situa-se aproximadamente a 30 quilómetros de Lisboa, e é um dos 18 concelhos da AML (Área Metropolitana de Lisboa), situando-se a sul do rio Tejo.

Integra-se na Península de Setúbal, tratando-se de uma zona de forte atração populacional, apresentando debilidades estruturais. Beneficiou de melhorias nas acessibilidades externas, quer a Lisboa, quer ao Alentejo, mas os constrangimentos nas acessibilidades internas continuam a ser um entrave ao seu correto ordenamento.

O município de Sesimbra apresenta acentuadas diferenciações internas, geográficas, económicas e sociais. Dispõe de dois núcleos urbanos Sesimbra/Santana e Quinta do Conde.

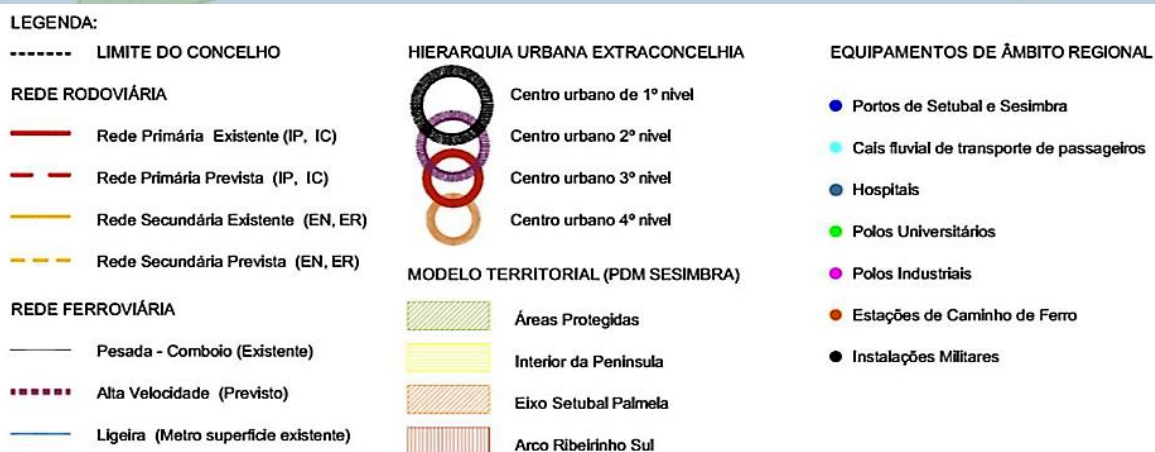
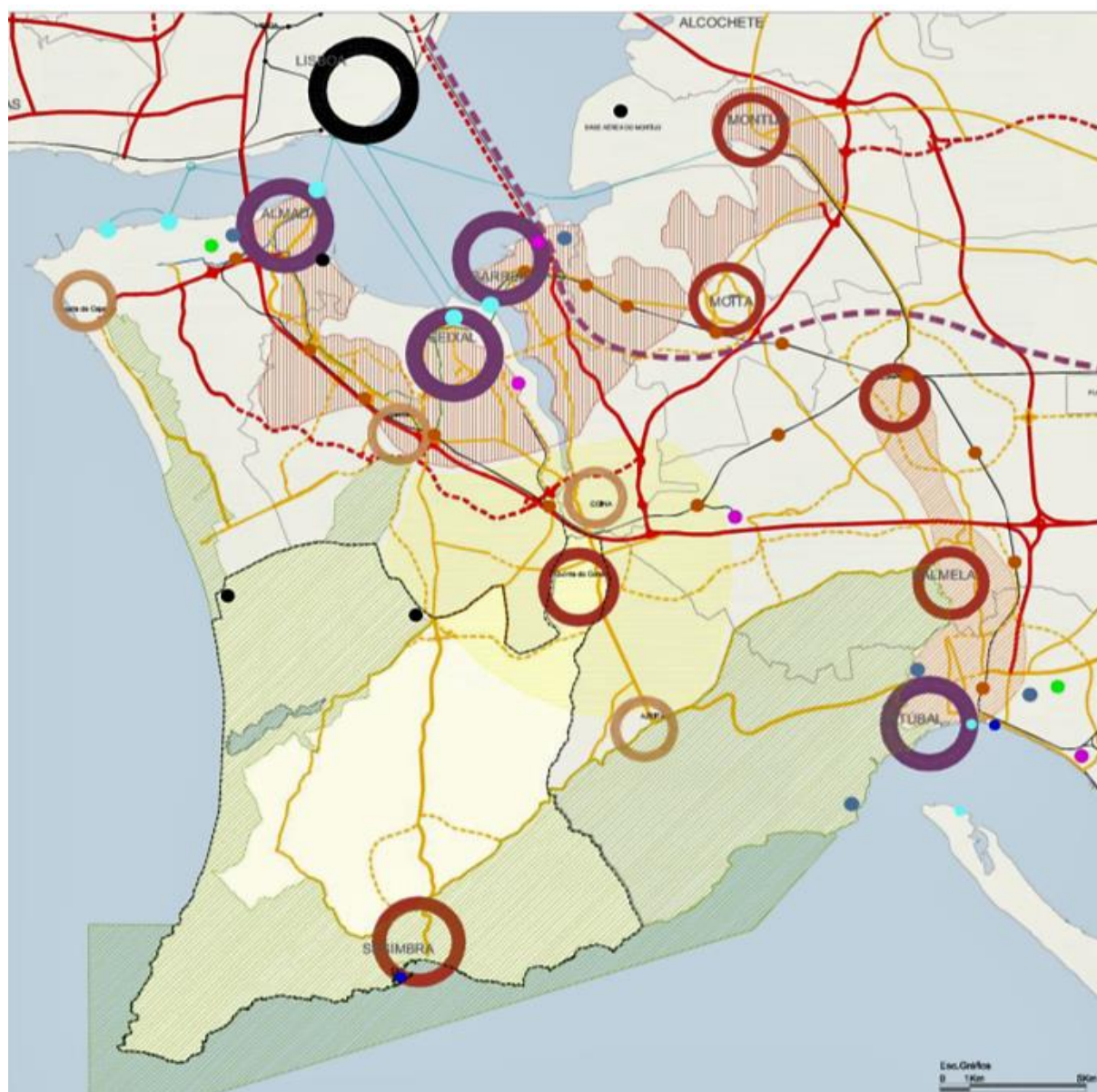


Figura 4 – Enquadramento Regional segundo o PDM de Sesimbra

Tem como limites os concelhos de Setúbal (a este, através do Parque Natural da Arrábida), Seixal, Almada (ambos a norte) e Barreiro (nordeste). A sul e oeste Sesimbra encontra-se em contacto com o Oceano Atlântico. A sua linha de costa, estende-se desde a Lagoa de Albufeira até à Serra da Arrábida.

O concelho de Sesimbra divide-se em três freguesias, Santiago, Castelo e Quinta do Conde (Figura 5). A freguesia de Santiago corresponde à vila de Sesimbra, a freguesia da Quinta do Conde corresponde à área ocupada pela Quinta do Conde e Fontainhas, enquanto que as restantes localidades fazem parte da freguesia do Castelo.



Figura 5 - Freguesias do concelho de Sesimbra

Destacam-se como fatores dinamizadores da economia do município de Sesimbra a pesca, o turismo, os materiais de construção e os recursos naturais, encontrando-se à margem de outras tendências como o forte investimento em infraestruturas de transportes, construções de grandes superfícies e centros comerciais.

O concelho de Sesimbra, devido às suas características muito particulares, comparadas com os concelhos limítrofes, resultado da sua posição geográfica e da sua estrutura económica, tem fortes debilidades ao nível das acessibilidades tanto com o exterior como internas, o que constitui um entrave ao desenvolvimento do concelho.

3.2 Caracterização do local

3.2.1 Fisiografia

Altitude

De acordo com a C.M. de Sesimbra (2011), o concelho apresenta do ponto de vista orográfico três zonas, sendo elas:

- *Zona de vale ou várzea*, que compreende as terras baixas da lagoa de Albufeira, vales da Apostiça, Brava, Ferraria, Aiana, Amieira, Lage e Torrões; tendo esta zona uma altitude máxima de 50 metros (na ribeira da Pateira) e uma mínima de 6 metros (nas margens da Lagoa de Albufeira);
- *Zona de serra ou acidentada*, definida por uma faixa, relativamente estreita, que corre paralelamente à costa sul, estendendo-se desde a ponta do Cabo Espichel, a poente, até ao limite nascente do concelho, na Serra da Arrábida; a altitude máxima desta zona encontra-se no Píncaro (380 m) e a mínima nas praias arenosas do litoral;
- *Zona plana*, abrangendo a restante área do concelho; eleva-se suavemente da costa de Alfirim para nascente, situando-se o ponto de cota máxima no limite a sul (Toguinho, com 145 m) e o de mínima nas praias do litoral.

A costa assume predominantemente a forma de arriba, dificultando o acesso ao interior, com exceções que proporcionam pequenos ancoradouros correspondentes a vales e gargantas com encostas abruptas.

A Figura 6 apresenta a carta da altitude do concelho de Sesimbra. A norte e centro-oeste predominam zonas de baixa altitude, entre os 0-75 metros, o que se traduz em cerca de metade do concelho.

A sul encontram-se as zonas com altitude entre 75-150 metros. Ainda mais a sul encontram-se as zonas com altitude 150-225 metros.

As zonas de maior altitude (225-382 m) localizam-se a sudeste. Nas zonas de menor cota encontra-se o extenso pinhal de Sesimbra, a costa oeste, que inclui a Lagoa de Albufeira e as praias do Meco, a maioria da freguesia da Quinta do Conde, e a parte central da vila de Sesimbra (Marquês, 2016).

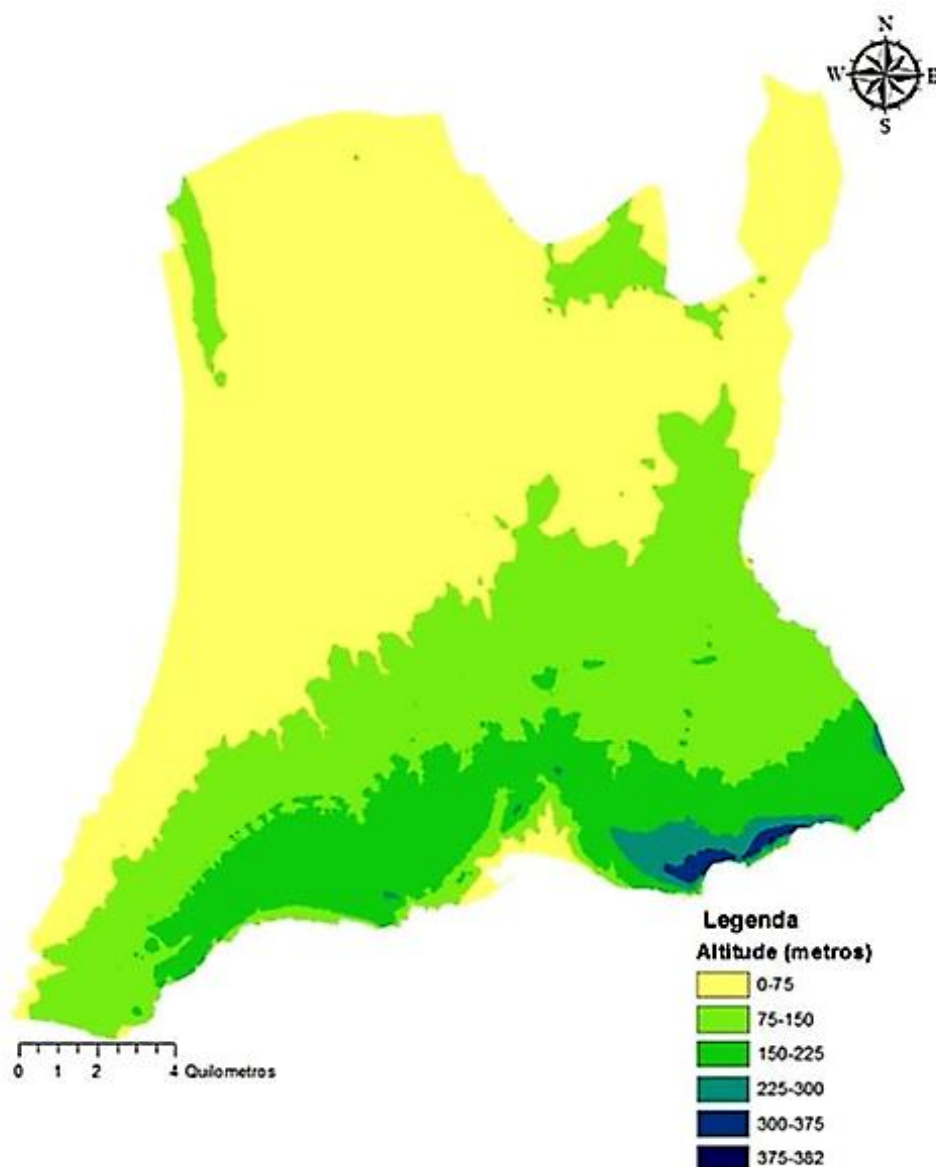


Figura 6 - Carta de Altimetria.

Declives

A Figura 7 apresenta a carta do Declives do concelho. Em mais de metade do concelho predominam declives planos ou quase planos (0-5%), essencialmente na zona norte e centro, em grande parte ocupadas por pinhal.

As classes 5-8% (declives fracos) e 8-15% (declives moderados) têm igual representatividade. As zonas de maiores valores do declive, declives acentuados (15-25%) e declives escarpados (>25%) têm baixa representatividade. Estas zonas mais declivosas correspondem a arribas costeiras, como é o caso da Arriba da Costa da Caparica e a vertentes escarpadas da cadeia da Arrábida (Marquês, 2016).

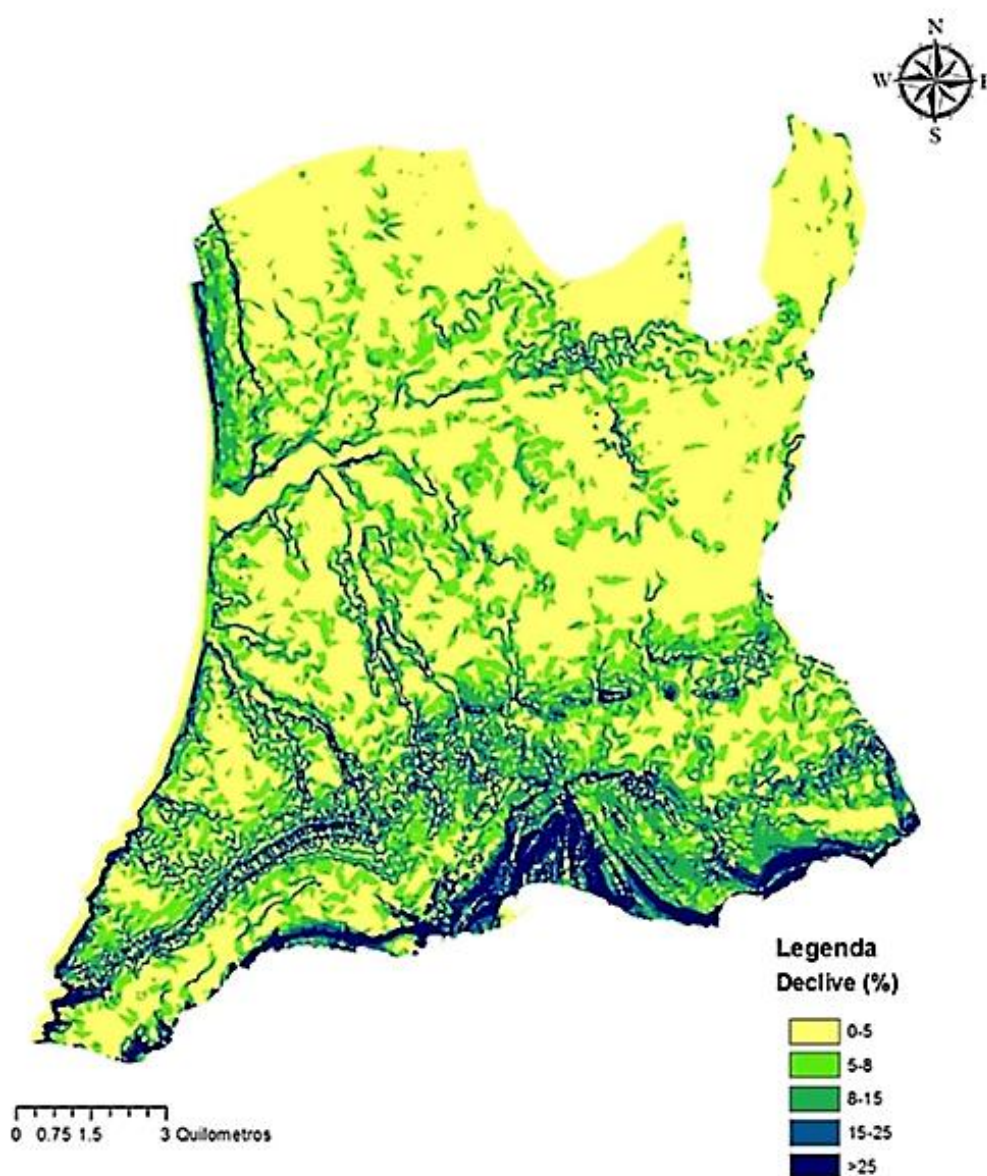


Figura 7 - Carta de Altimetria.

A figura 8, representa as linhas de água do concelho de Sesimbra. Estas são caracterizadas por um regime hídrico com grande sazonalidade. Desta maneira, grande parte dos cursos de água seca parcial ou completamente, em todo o seu curso ou apenas em determinados troços, o que se reflete na estrutura e características da vegetação ripícola. A rede hidrográfica é densa, exceto no norte, especificamente a noroeste e nordeste (Marquês, 2016).



3.2.3 Ocupação do solo

A ocupação do território, consiste em oito classes, nomeadamente, áreas com pouca vegetação, zonas urbanas / construídas / infraestruturas, água, zonas agrícolas, florestas, matos, pastagens naturais e vegetação herbácea e sistemas agro-florestais.

De acordo com a Figura 9 pode-se verificar que a zona sul do concelho é dominada principalmente por matos, enquanto que as zonas mais a norte e centro do concelho são dominadas por floresta, sendo a freguesia da Quinta do Conde, na sua maioria, ocupada por zonas urbanas (Marquês, 2016).

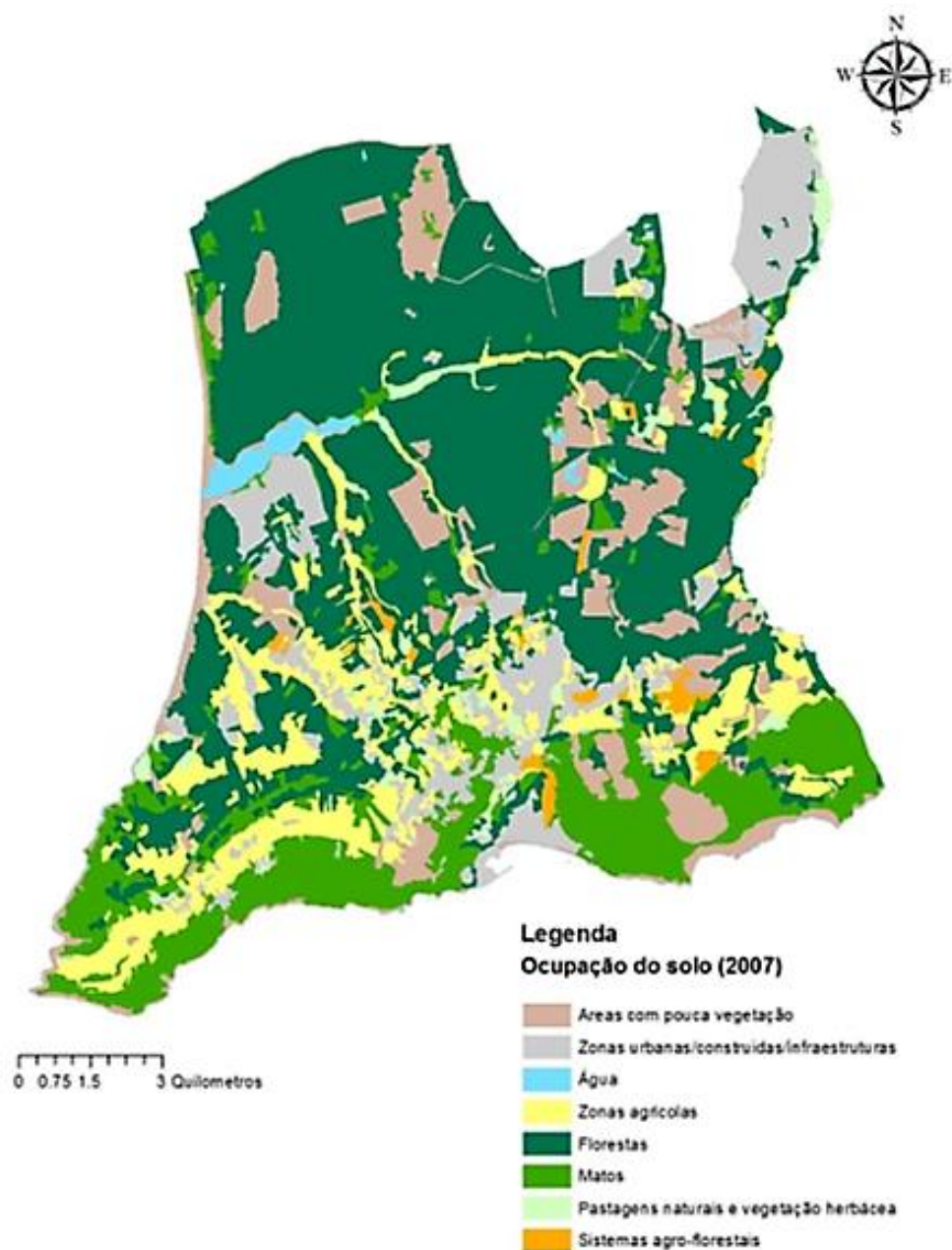


Figura 9 - Carta de Ocupação do Solo.

3.2.4 Evolução demográfica

População

O concelho de Sesimbra possui um território com 194,98 km² de área.

De acordo com os Censos 2011, Sesimbra enquanto município, apresenta uma densidade populacional de 253,2 hab./km², correspondente a uma população residente total de 49 500 habitantes.

A população do concelho de Sesimbra está concentrada na sede deste, designada por freguesia de Santiago, na freguesia da Quinta do Conde, e na freguesia do Castelo, embora esta última tenha uma densidade populacional inferior (contudo, devido à sua grande área abrangente, possua uma população muito superior a Santiago).

No quadro 2, pode-se verificar que em 10 anos a população de Sesimbra cresceu 31,76 %, embora esse crescimento tenha sido desigual nas três freguesias.

Freguesias	População residente	Estrutura (em %)	Variação entre 2011/2001
Castelo	19 053	38,49%	+ 25,29%
Santiago	4 841	9,78%	-16,43%
Quinta do Conde	25 606	51,73%	+54,56%
Total	49 500	100%	+31,76%

Quadro 2. População Residente no concelho de Sesimbra

Na Quinta do Conde, que registou um acréscimo de 54,56% nos últimos 10 anos, reside mais de metade da população total (25.606). Santiago tem o menor número de residentes (4.841), correspondente a 9,78% da população do concelho.

Esta perda populacional na vila de Sesimbra, deve-se, em especial ao preço do solo e do alojamento, assim como as zonas urbanas estarem praticamente consolidadas

impossibilitando que ocorram mais construções, para além de que a maioria da população residente está envelhecida, não contribuindo para o crescimento demográfico.

Na freguesia do Castelo a população aumentou (25,29%) em parte devido à fixação de jovens nas localidades da Cotovia e Almoinha.

Escalões Etários

Analisando a população por escalões etários no concelho de Sesimbra, pode-se verificar, através do quadro 3, que é na freguesia de Santiago que se encontra a maior percentagem da população envelhecida do concelho, onde os residentes que têm 65 anos ou mais, representam 32,2% da população.

Em oposição à sede do concelho, a Quinta do Conde, é a freguesia com a população mais jovem, na qual os residentes até aos 14 anos, representam assim 19,9% da população. Em contrapartida, na vila de Sesimbra, os mais jovens representam apenas 7,9 % da população.

Freguesias	Total	0-14 anos	15-24 anos	25-64 anos	65 ou mais anos
Castelo	100%	16,5%	10,1%	56,4%	16,9%
Santiago	100%	7,9%	8,6%	51,3%	32,2%
Quinta do Conde	100%	19,9%	10,5%	57,7%	11,9%
Total do concelho	100%	17,4%	10,2%	56,6%	15,8%

Quadro 3 - Escalões etários no concelho de Sesimbra

Qualificações Escolares

Quanto às qualificações escolares no concelho de Sesimbra, pode-se verificar no quadro 4, que a freguesia de Santiago apresenta um número mais baixo de percentagens, relativamente às qualificações escolares mais elevadas.

A freguesia da Quinta do Conde apresenta maior percentagem relativamente aos residentes com o 3.º ciclo e o secundário, contudo é na freguesia do Castelo que surge a maior percentagem de população com cursos superiores.

A percentagem dos residentes sem qualquer qualificação é elevada, pois está aqui considerada toda a população, incluindo as crianças.

Freguesias	Total	Nenhum	1.º ciclo	2.º ciclo	3.º ciclo	Secundário	Pós secundário	Superior
Castelo	100%	19,1%	22,3%	12,8%	17,2%	14,1%	1,9%	12,6%
Santiago	100%	18,5%	34,4%	12,8%	15,2%	11,1%	1,1%	7%
Quinta do Conde	100%	19,1%	18,3%	12,9%	20,3%	17,8%	1,8%	9,8%
Total do concelho	100%	19,1%	21,4%	12,9%	18,6%	15,7%	1,7%	10,6%

Quadro 4. Qualificações escolares no concelho de Sesimbra

Alojamentos

Em 2011 existiam em Sesimbra 31.836 alojamentos (não considerando os alojamentos coletivos, como lares de idosos, etc.). Embora a maioria da população se localize na Quinta do Conde, é a freguesia do Castelo que tem mais alojamentos, devido ao facto de existirem muitas casas de segunda habitação: nesta freguesia representam 38,2 por cento do total. Mas é a freguesia de Santiago que tem mais casas de segunda habitação: 56,1 por cento, como se pode ver no quadro seguinte.

Freguesias	Total	Residência habitual	Residência secundária	Vago
Castelo	13.580	53,1%	38,2%	8,7%
Santiago	6.050	34,8%	56,1%	9,1%
Quinta do Conde	12.206	75,8%	15,2%	9,1%
Total do concelho	31.836	58,3%	32,8%	8,9%

Quadro 5 – Alojamentos no concelho de Sesimbra

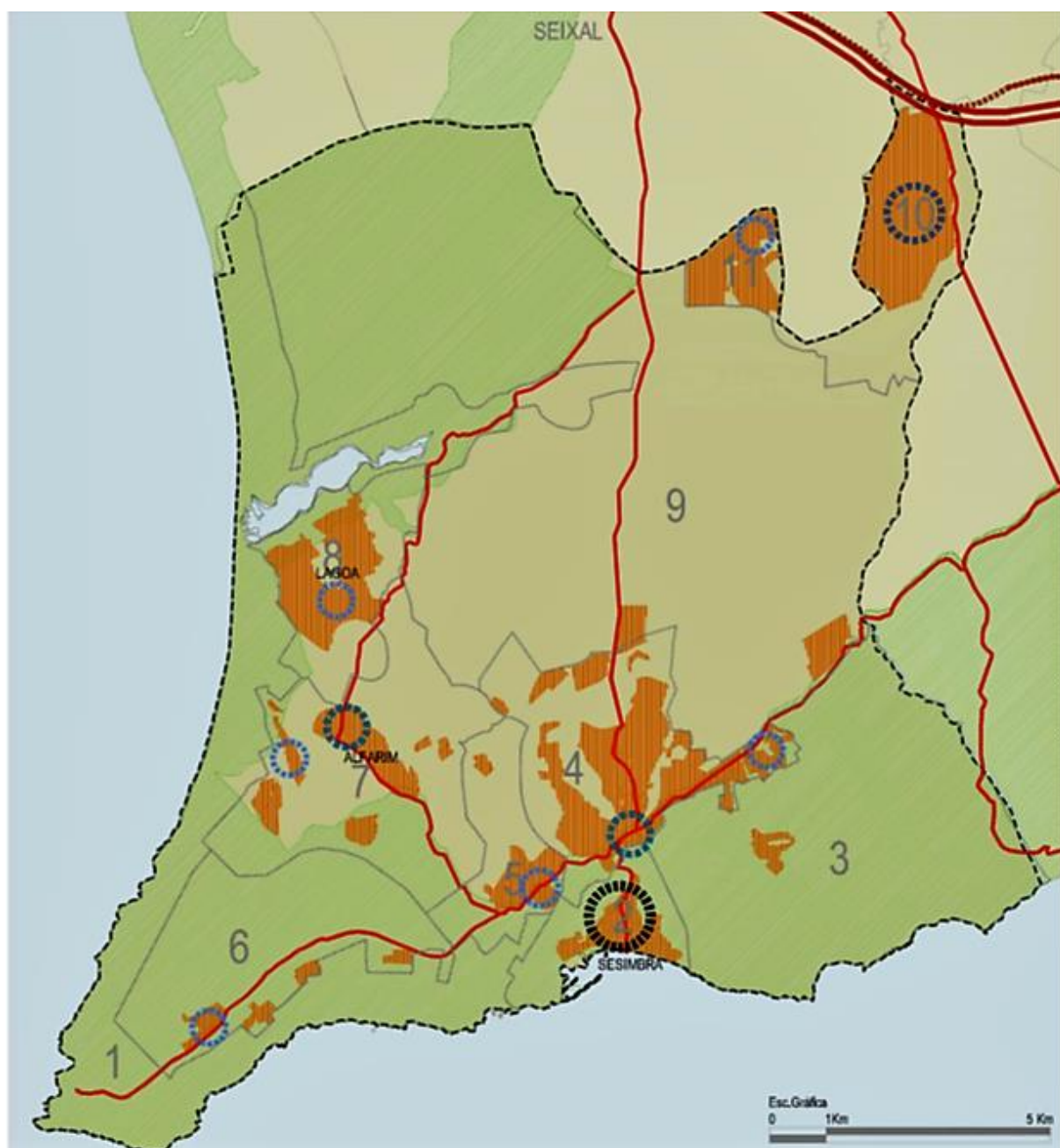
3.2.5 Sistema urbano

Em Sesimbra destaca-se o eixo urbano Sesimbra/Santana e o aglomerado da Quinta do Conde no que diz respeito ao sistema urbano do concelho. Estas duas áreas concentram a maior parte dos equipamentos e serviços do concelho e são as mais bem servidas a nível de acessibilidades.

A centralidade do polo de Sesimbra/Santana integrando os núcleos da Cotovia, Carrasqueira e Sampaio, é potenciada pela estrutura viária, que apresenta como principais eixos a Estrada Nacional 378 e as Estradas Nacionais 379 e 377. As condições de acessibilidade potenciaram a instalação de serviços públicos e privados e de unidades comerciais.

A vila de Sesimbra tem o seu perímetro urbano fortemente limitado pelas áreas protegidas envolventes. O seu crescimento tem sido baseado no preenchimento de espaços vazios na malha urbana. As atividades turísticas têm aumentado, embora haja ainda um enorme potencial por explorar.

Em Santana o crescimento manteve-se dada a sua centralidade geográfica no concelho. Em Alfarim, o crescimento ocorreu parcela a parcela em propriedades rústicas, conferindo-lhe pouca concentração de ocupação.



LEGENDA:

ELEMENTOS ESTRUTURANTES:

- AUTO-ESTRADAS
- CAMINHO DE FERRO
- ESTRADAS NACIONAIS
- ESTRADAS REGIONAIS
- ÁREAS PROTEGIDAS
- PERÍMETROS URBANOS

HIERAQUIA URBANA:

- SESIMBRA - CENTRO URBANO DE 1º NÍVEL
- Q. CONDE - CENTRO URBANO 2º NÍVEL
- SANTANA/ALFARIM - CENTRO URBANO 3º NÍVEL
- RESTANTES - CENTRO URBANO 4º NÍVEL

----- LIMITE DO CONCELHO

UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO:

- | | |
|------------------------------|--------------------|
| 1 COSTA DE SESIMBRA | 7 ALFARIM |
| 2 CONCHA DE SESIMBRA | 8 LAGOA |
| 3 PARQUE NATURAL DA ARRÁBIDA | 9 MATA DE SESIMBRA |
| 4 SANTANA | 10 QUINTA DO CONDE |
| 5 ZAMBUJAL | 11 CASAL DO SAPO |
| 6 AZÓIA | |

Figura 10 - Elementos Estruturantes do Território

A Quinta do Conde tem uma posição central na Península de Setúbal que tem reforçado a procura de habitação no aglomerado, favorecida pela relação custo/qualidade. Assim, a forte atratividade deste aglomerado deve-se, fundamentalmente, à sua proximidade a locais com oferta de emprego e a infraestruturas de transporte, nomeadamente o ferroviário-linha sul, tornando-o muito competitivo na Península de Setúbal.

3.2.6 Sistema Viário

Rede Viária

O concelho de Sesimbra tem como principais vias estruturantes, ou seja, elementos que suportam as ligações internas, assim como as que asseguram as ligações ao exterior, quadro eixos:

- No centro do território concelhio, o eixo longitudinal fundamental da EN378 que estabelece a ligação entre a sede do concelho de Sesimbra e a rede viária principal que atravessa a Península de Setúbal;
- A sul, o eixo transversal da EN379 que faz a ligação entre Setúbal e Santana, e posteriormente ao Cabo de Espichel;
- A nascente, e já no limite do concelho, a EN10, faz a ligação entre a EN379 e a malha de acessibilidades a norte do IP7 (A2) e, portanto, aos concelhos do arco ribeirinho sul: Almada, Seixal e Barreiro;
- A ponte a EN377, que liga o nó do Marco do Grilo (EN378) no topo norte do concelho à sua costa poente, servindo os núcleos de Lagoa de Albufeira, Alfarim/Meco e Zambujal.

Esta rede de estradas nacionais é ainda provida por uma outra rede de estradas municipais e não classificadas, que funcionam como suporte das ligações locais.

Observando a figura 11, em que se verificam os eixos referidos, é notório um reduzido nível de infraestruturação viária da sub-região em análise e as significativas parcelas do território que continuam sem acessibilidade viária e apoiada em estradas com características mais rurais que urbanas.

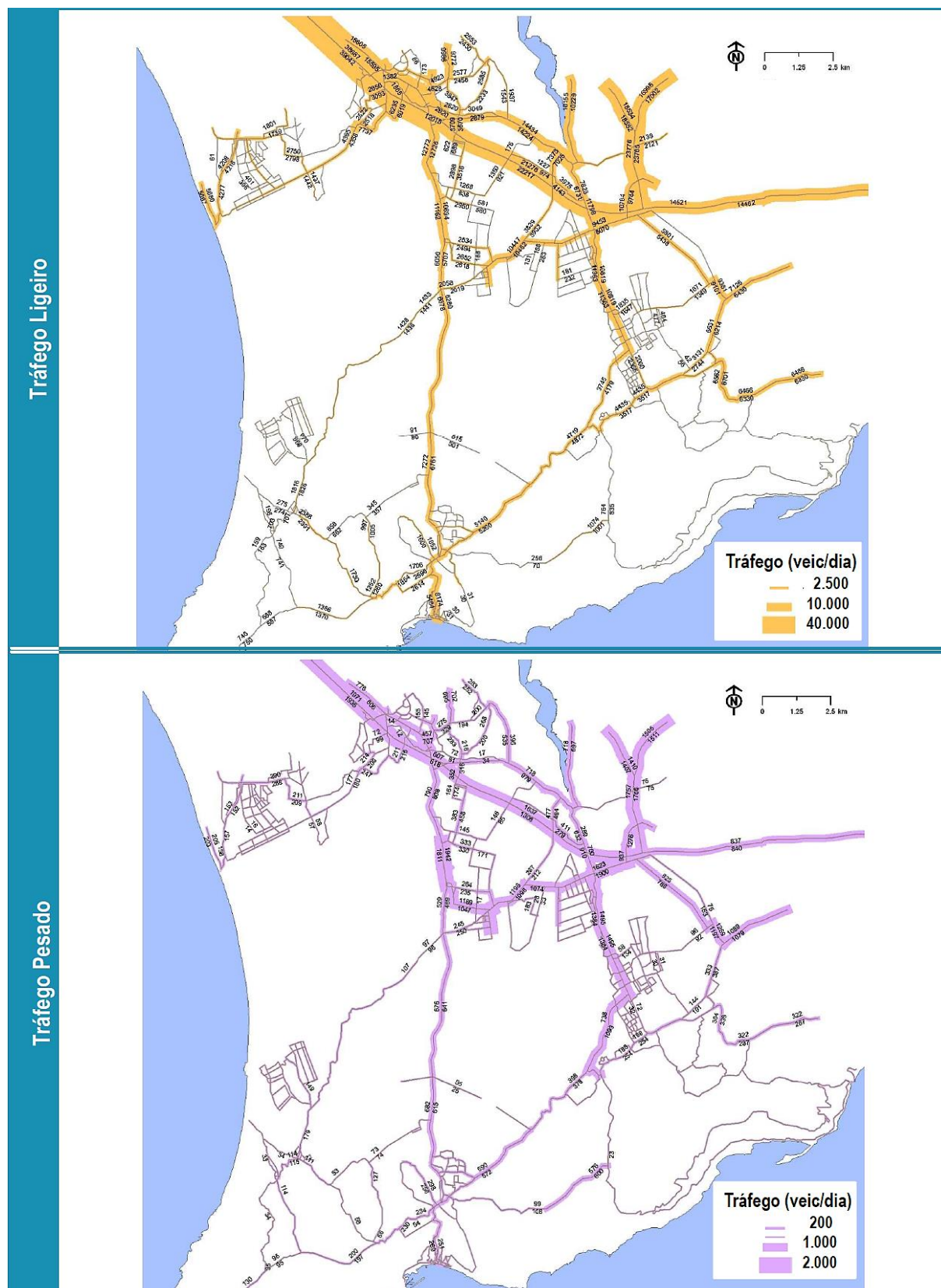


Figura 12 - Estimativas do Tráfego Médio Diário (TMDA), 2012

Segundo os estudos feitos pelo PACS (2012), a EN378 corresponde claramente ao eixo mais solicitado no contexto concelhio, registando volumes da ordem dos 15.000 veículos diários entre o topo norte do concelho e a Vila de Sesimbra, mas ainda assim bastante mais reduzido que no trecho de ligação ao IP7 (A2) onde se ultrapassam os 21.500 veículos diários;

Num segundo patamar, o eixo transversal (EN379/EM569) que faz a ligação entre Setúbal/Azeitão e Santana, e posteriormente ao Cabo de Espichel, em que o volume de tráfego diário terá uma ordem de grandeza superior a 9.000 veículos nos troços mais solicitados;

Por último, a via estruturante do setor poente do concelho em que se estima que em termos médios anuais circulem diariamente perto de 3.500 veículos.

Via	Troço	TMDA
EN378	Fogueteiro-Marco do Grilo	21.850
	Marco do Grilo-Carrasqueira	14.500
	Carrasqueira-Santana	16.900
	Santana-Sesimbra	14.200
EN377		3.350
EN379	Poente	8.950
	Cova da Raposa-Alto das Vinhas	9.300
	Alto das Vinhas-Nascente	9.500
EN10	Casal do Marco - Coima (Est.)	30.350
	Coima (Est.) -Negreiros	21.600
	Negreiros-Sul	25.050
Rede Estruturante Fernão Ferro/ Quinta do Conde	Ligação Fernão Ferro/Quinta do Conde	11.800
	Ligação à Est. de Coima (Av. 10 de Junho)	7.750

Quadro 6 - Solicitações médias por troço - Situação de Referência

As análises realizadas no âmbito da saturação da rede viária, permitem concluir que na atualidade a rede estruturante do concelho de Sesimbra se encontra aquém da sua capacidade quer no período de ponta da manhã quer no período de ponta da tarde, em que a totalidade dos desenvolvimentos viários concelhios regista valores de saturação inferiores a 85% da sua capacidade (figura 13).

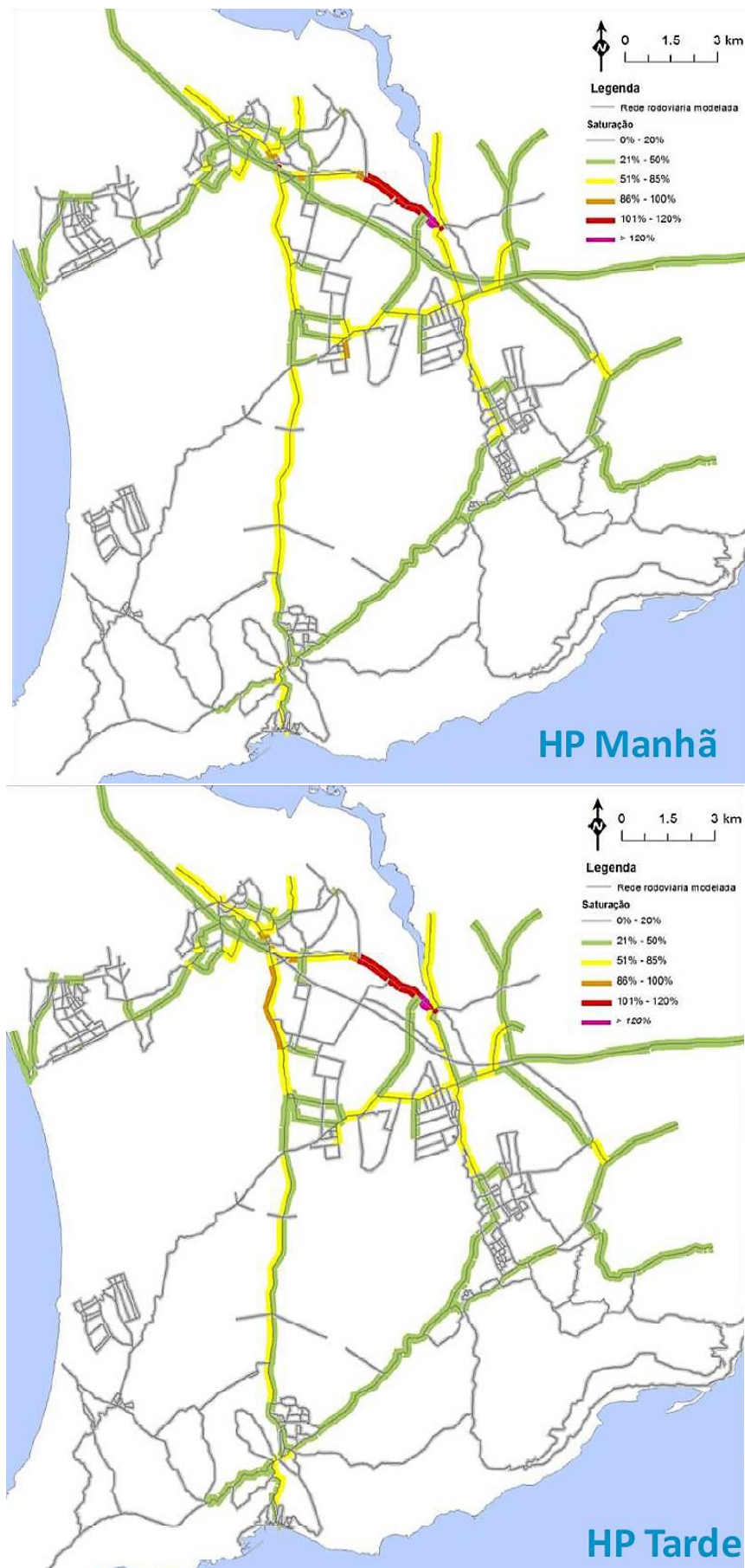


Figura 13 - Saturação da Rede Viária na Situação de Referência (períodos de ponta de 2012)

Mobilidade

A mobilidade no concelho de Sesimbra é feita essencialmente por transporte rodoviário individual privado ou rodoviário coletivo. A TST é a responsável pelo transporte público rodoviário relativamente nas freguesias do Castelo e Santiago, providenciando transportes das várias localidades da freguesia do Castelo, para a vila de Sesimbra (freguesia de Santiago) e vice-versa.

Existe também ligação entre a vila de Sesimbra, passando por algumas localidades da freguesia do Castelo, e os principais pólos urbanos como Lisboa, Cacilhas (pela Estrada Nacional 378) e Setúbal (pela Estrada Nacional 379).

A freguesia da Quinta do Conde, para além do serviço de transporte da TST com destino aos principais polos urbanos é também provida pelos serviços da Sul Fertagus, na estação ferroviária de Coina, sendo assim mais bem servida em termos de transporte coletivo relativamente às freguesias do Castelo e Santiago.

3.3 Os Planos Regional e Municipal

3.3.1 Plano Regional e outros instrumentos de ordenamento do território

O Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT AML), foi elaborado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 21/89, a 15 de Maio.

Beneficiando a sua posição geoestratégica singular e os recursos naturais, logísticos e humanos diversificados, definiu-se como estratégica para a AML:

- Dar dimensão e centralidade europeia e ibérica à AML, espaço privilegiado e qualificado de relações euro-atlânticas com recursos produtivos, científicos e tecnológicos avançados, um património natural, histórico, urbanístico e cultural singular, terra de intercâmbio e solidariedade, especialmente atrativa para residir, trabalhar e visitar.

Para dar cumprimento a este objetivo delinearam-se linhas estratégicas de desenvolvimento para a AML, nomeadamente:

- *afirmar* Lisboa como região de excelência para residir, trabalhar e visitar, apostando na qualificação social, territorial, urbana e ambiental da área metropolitana;
- *potenciar* as inter-relações regionais da AML;
- *inserir* a AML nas redes globais de cidades e regiões europeias atrativas e competitivas;
- *desenvolver* e *consolidar* as atividades económicas com capacidade de valorização e diferenciação funcional, ao nível nacional e internacional;
- *promover* a coesão social, através do incremento da equidade territorial, da empregabilidade, do aprofundamento da cidadania e do desenvolvimento dos fatores da igualdade de oportunidades;
- *potenciar* as condições ambientais da AML.

Estas linhas são concretizadas por medidas que contemplam: qualificação do território, requalificação de áreas degradadas, reforço das acessibilidades internas e externas, qualificação dos serviços de saúde, promoção da habitação, integração urbana e social da população mais desfavorecida, qualificação da educação,

incremento de lazer e turismo, promoção de eventos, sistemas de inovação tecnológica e científica, desenvolvimento de serviços a nível internacional e de indústrias de conteúdos.

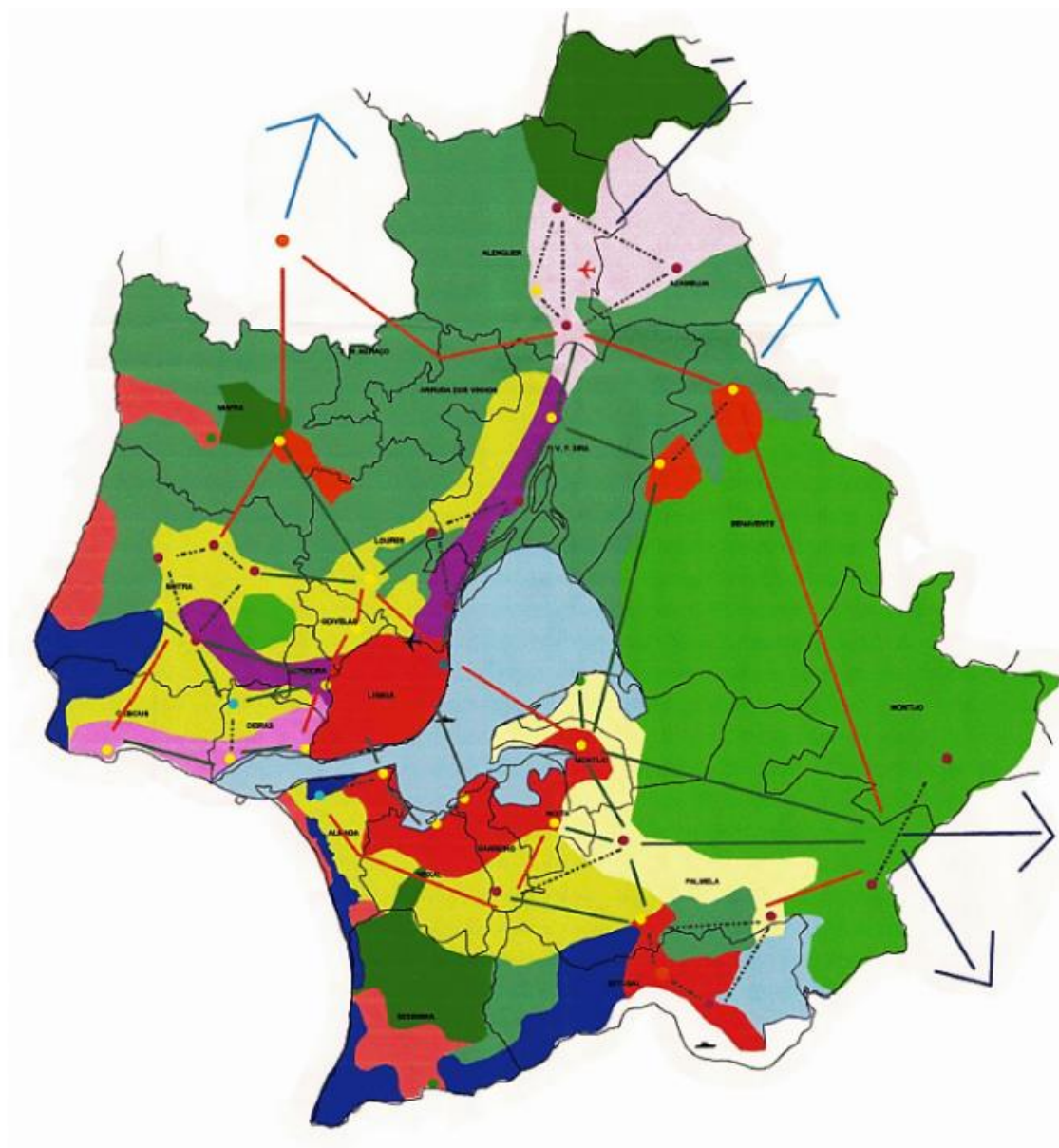


Figura 14 -Esquema do Modelo Territorial, PROT AML.

O Modelo Territorial proposto traduz espacialmente os objetivos e orientações definidas nas opções estratégicas e visa orientar a reconfiguração espacial e funcional da AML. Este modelo baseou-se na identificação de 17 unidades territoriais que tiveram em conta a homogeneização das mesmas, facilitando uma intervenção integrada. No conjunto dessas unidades foi delimitada a unidade Arrábida/Espichel/Matas de Sesimbra, onde se inclui parte do território do município de Sesimbra.

No modelo territorial regional, o município de Sesimbra corresponde a áreas ambientalmente condicionadas, mas com potencialidades de recreio e lazer e atividades turísticas ligadas às excelentes condições naturais, interiores e litorais.

Esta unidade engloba uma vasta área a sudoeste da Península de Setúbal, constituída por subunidades autónomas de grande valor natural, são elas: a Serra da Arrábida, o Cabo Espichel, as Matas de Sesimbra, a área agrícola de Azeitão e o eixo Urbano Sesimbra/Santana/Lagoa de Albufeira, integrando a Rede Ecológica Metropolitana. Abrange apenas a aglomeração urbana de Sesimbra/Santana.

De acordo com as ações urbanísticas indicadas pelo PROTAML, na área de Sesimbra/Santana/Lagoa de Albufeira, os instrumentos de planeamento territorial devem:

- garantir a manutenção dos valores naturais e paisagísticos que conferem a esta área uma elevada procura em termos de turismo, recreio, lazer e segunda residência;
- promover as ações que conduzam à contínua recuperação, manutenção ou requalificação dos ecossistemas associados à Lagoa de Albufeira e suas margens, bem como às faixas litorais;
- promover a contenção da habitação dispersa e associar padrões de qualidade ao edificado nas áreas urbanas e nos núcleos rurais;
- promover ações urbanísticas de reestruturação e reconversão de áreas degradadas ou de génese ilegal.

Considerou-se fundamental analisar as orientações provindas de outros instrumentos de ordenamento que apresentavam vocação de proteção ambiental com forte impacto no território de Sesimbra, realizando-se assim uma breve análise ao grau de conformação entre estes instrumentos e o PDM.

Assim procedeu-se à análise do Plano Regional de Ordenamento Florestal (PROFAML), Plano Setorial Rede Natura 2000, Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado (POOC), Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida (POPNA) e Plano de Ordenamento da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica (POPPAFCC).

O Plano Regional de Ordenamento Florestal (PROFAML), alterou a fronteira entre a subunidade Península de Setúbal e a subunidade Arriba / Arrábida, visto que o limite desta última difere do limite da Rede Natura 2000 na zona do Meco.

Esta disparidade possibilitou que um pequeno conjunto urbano ficasse incluído nesta área quando o mesmo não faz parte da Rede Natura 2000. Para o território de Sesimbra era fundamental um Plano de Gestão Florestal para as explorações Mata da Amieira, Mata de Sesimbra, Mata Nacional dos Medos, Mata Nacional da Serra da Arrábida e Reserva da Arrábida.

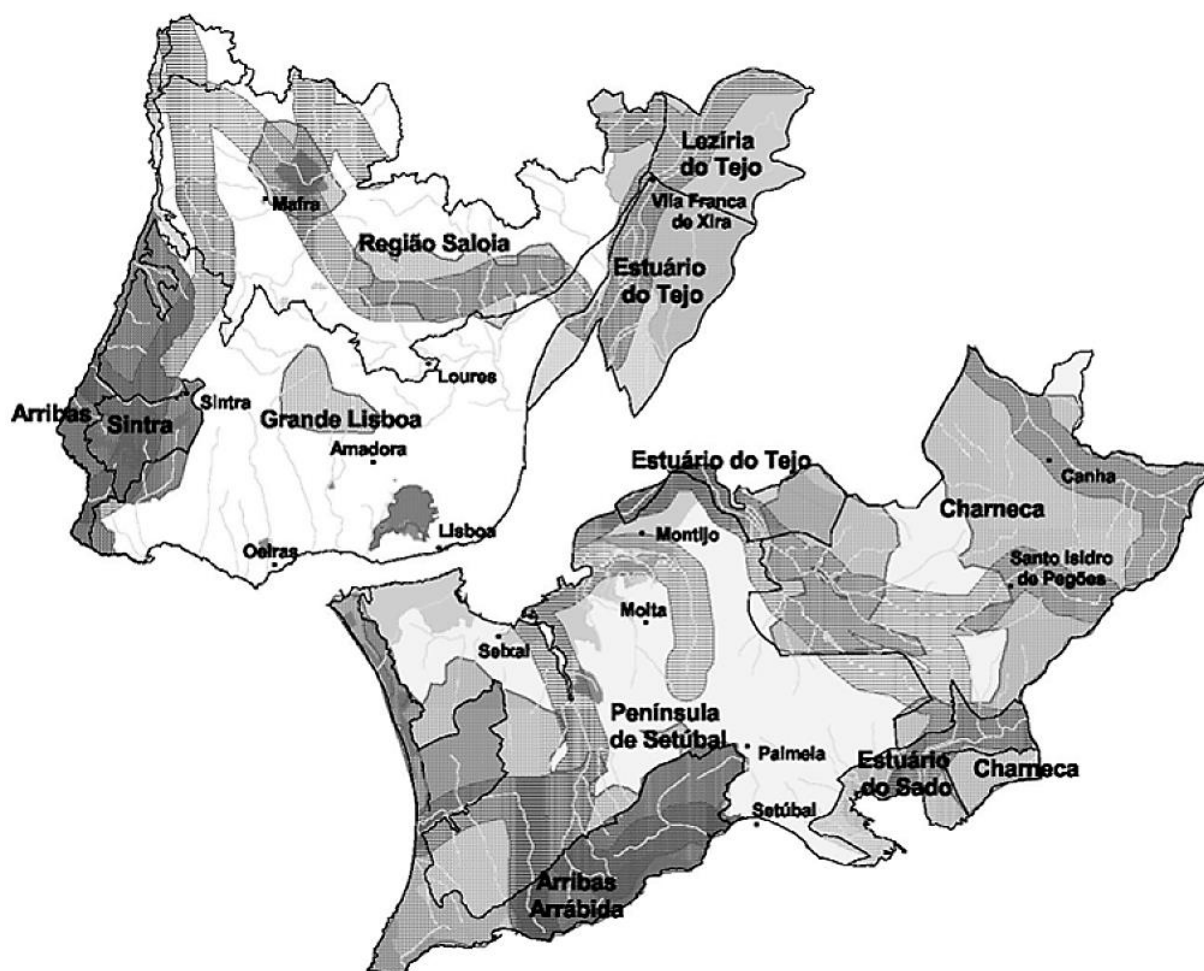


Figura 15 - Plano Regional de Ordenamento Florestal.

O Plano Setorial Rede Natura 2000 definia no concelho duas Zonas de Proteção Especial (ZPE): ZPE da Lagoa Pequena e ZPE do Cabo Espichel e dois Sítios Arrábida / Espichel e Fernão Ferro / Lagoa de Albufeira. O zonamento e o regime de gestão a estabelecer para o concelho, será fundamentado neste plano, na Avaliação Ambiental Estratégica, nomeadamente as áreas de exclusão ao regime de proteção.

O Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado (POOC), com incidência na orla costeira dos concelhos de Sintra, Cascais, Almada, Sesimbra e Setúbal, tem a natureza de regulamento administrativo, tendo os planos municipais de ordenamento de conformar-se nos termos do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT). Do conjunto das praias aí classificadas, quatro localizavam-se no município: praia da Lagoa de Albufeira, praia do Moinho de Baixo / Meco, praia das Bicas e praia da Califórnia.

O Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida (POPNA), estabelecia regimes de salvaguarda de recursos e valores naturais, fixando os usos e o regime de gestão, garantindo a manutenção e a valorização das características das paisagens naturais, seminaturais e a diversidade biológica do Parque. Assim, tínhamos áreas de proteção total respeitantes às áreas junto das falésias do Cabo Espichel, não existindo incompatibilidade com as orientações de ordenamento do PDM, uma vez que classifica toda a área como espaço natural. As áreas protegidas abrangiam a totalidade das frentes de mar entre o núcleo urbano de Sesimbra e o limite do parque na encosta poente. Nesta área foram detetadas sobreposições, quer com áreas turísticas quer com áreas previstas como equipamentos, próximas do núcleo de Sesimbra.

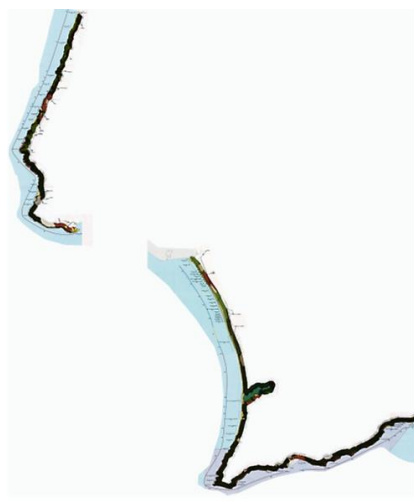


Figura 16 - POOC.



17 - POPNA

O Plano de Ordenamento da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica (POPPAFCC), estabelecia os regimes de salvaguarda dos recursos e valores naturais, assegurando a continuidade dos sistemas indispensáveis à utilização sustentável da área de intervenção e fixando regras com vista à harmonização e compatibilização das atividades humanas, com a manutenção e valorização das características das paisagens naturais, seminaturais e a diversidade biológica, à melhoria da qualidade de vida e ao desenvolvimento económico das populações.

3.3.2 Plano Diretor Municipal

O PDM de Sesimbra foi elaborado em 1998 e permanece ainda em vigor.

Os objetivos estratégicos de desenvolvimento definidos foram:

- *Proteger* e valorizar os recursos naturais e paisagísticos;
- *Diversificar* a estrutura produtiva local;
- *Defender* a identidade cultural concelhia;
- *Promover* a qualidade residencial;
- *Construir* as grandes redes de infraestruturas.

Estes objetivos eram interdependentes e previam o desenvolvimento do concelho, valorizando a especificidade de Sesimbra no contexto da Área Metropolitana de Lisboa, garantindo a qualidade como característica das várias vertentes da futura ocupação.

O objetivo do PDM, relativo à construção de grandes redes de infraestruturas concelhias, procura promover a qualidade residencial e a dinamização económica no sentido de atrair população qualificada.

Na estrutura viária principal, o modelo de ordenamento identificava três vias que ligavam o município a Lisboa, Barreiro/Seixal e Setúbal, sobressaindo o lugar da Venda Nova como geograficamente central, pois era a partir daí que o tráfego se

distribuía na direção da costa ocidental Cabo Espichel e Porto de Sesimbra, havendo necessidade de construção de novas vias.

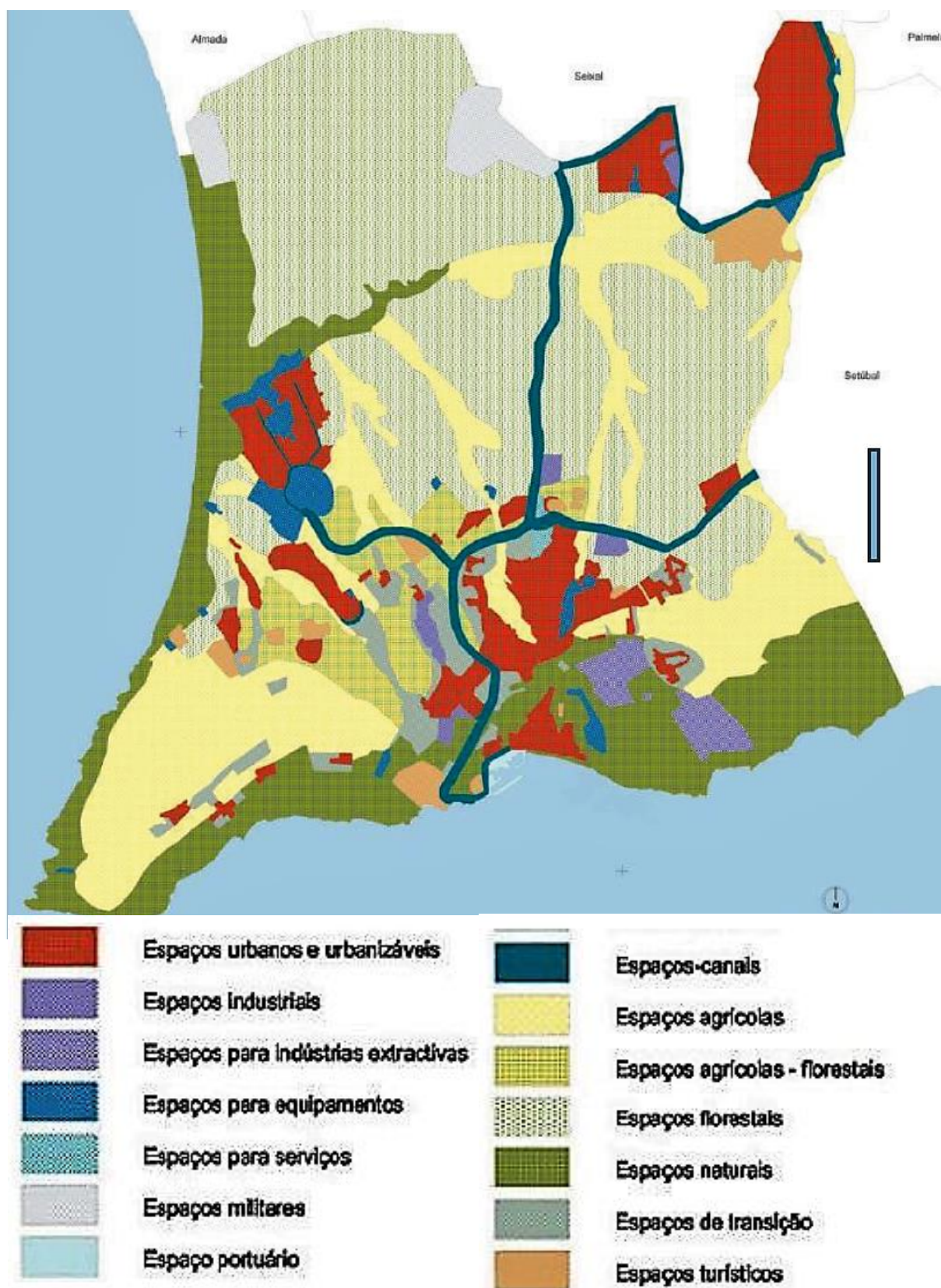


Figura 18 – Plano Diretor Municipal de Sesimbra.

CAPÍTULO IV – PROPOSTA DE PROJETO

4.1 Enquadramento geral da estratégia urbana

Sendo o tema deste Projeto Final de Mestrado a (Re)estruturação da Acessibilidade como Elemento de Coesão Territorial na Área Envolvente de Sesimbra procurou-se desenvolver um projeto que, mais do que ligar as várias localidades da freguesia do Castelo, de modo a melhorar a acessibilidade dentro do concelho, tem como objetivo promover a coesão territorial, tornando-o num território onde permita interligar a eficácia económica, a coesão social e o equilíbrio ecológico, fazendo com que uma menor necessidade de deslocação, leve à criação de espaços sustentáveis e com vitalidade.

A área de intervenção da estratégia urbana é delimitada pelo território construído, abrangendo as localidades da Carrasqueira, Cotovia, Santana, Sesimbra, Zambujal, Alfarim, Aiana e Almoinha.



Figura 19 – Planta do limite da Estratégia Urbana.

Como estratégia urbana é proposta uma via que será uma variante da Estrada Nacional 378, fazendo a ligação da Carrasqueiro ao Zambujal e outra que fará a ligação do zambujal, a partir do corredor da Estrada Nacional 379, à zona poente da vila de Sesimbra, nomeadamente ao porto de Abrigo.

Pretende-se com a construção destas vias, a reestruturação das infraestruturas de acessibilidade, como meio de diversificar as oportunidades de deslocação da população, bem como aliviar o atual fluxo rodoviário existente no eixo da EN 378, nomeadamente nos núcleos Cotovia/Santana/Sesimbra.

Relativamente à variante proposta, propõe-se a criação de 4 nós de articulação com a rede local (Figura 20). Esta fará o seguinte percurso:

- O nó da Carrasqueira, passará no limite a norte do espaço comercial, seguindo para sudoeste, onde fará a articulação com a Almoinha, a Aiana permitindo igualmente aceder à Lagoa de Albufeira.
- O nó da Almoinha, convergindo para as ligações que servem as zonas Pinhal de Cima, Quintola de Santana e Zambujal de Baixo.
- A sul desta está o nó da Cova da Raposa que faz a articulação com o Casalão, Santana e Zambujal de cima, nomeadamente o corredor da EN379.
- Por último, o nó que faz a ligação, Cova da Raposa, Zambujal, ligando a estrada municipal 520 ao corredor da estrada Nacional 379, permitindo igualmente aceder à estrada que fará a ligação com a zona poente da vila.

A ligação à concha de Sesimbra, tem início no corredor da EN 379, no Zambujal de Cima, e, terá um nó de articulação no Sentirão, que fará não só a ligação a Sesimbra Poente, através do porto de Abrigo, bem como permitirá aceder a Sesimbra Centro e ao núcleo de Santana.

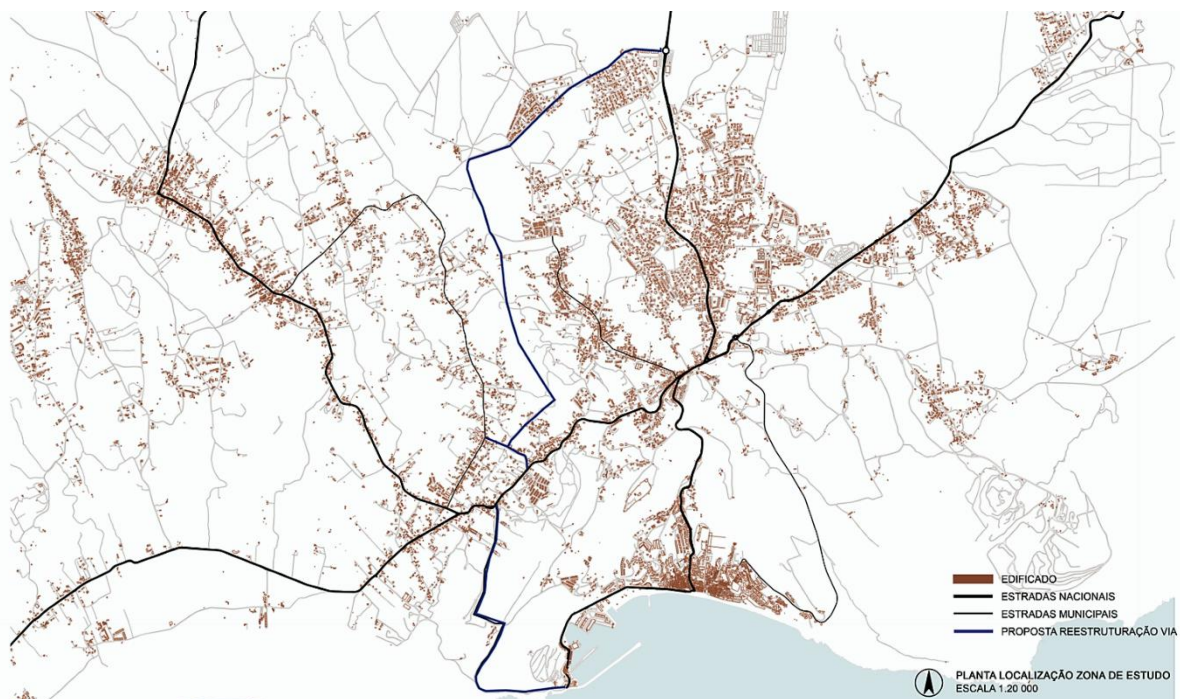


Figura 20 - Planta da Estratégia Urbana.

4.2 Proposta de Intervenção

Após o enquadramento geral da estratégia urbana, propõe-se desenvolver a escalas mais aproximadas, a proposta de intervenção, sendo esta dividida em dois momentos:

- O primeiro, relativo aos espaços/nós de articulação, originados pela construção da variante proposta, nomeadamente na ligação ao Zambujal;
- O segundo, relacionado com as entradas na vila de Sesimbra, nomeadamente a entrada poente proposta, na zona do porto de Abrigo.

No que diz respeito ao primeiro momento de intervenção, pretende-se reestruturar os nós A e B (figura 21), de forma a criar espaços não apenas de articulação, mas sim de carater urbano.

Estes espaços são caracterizados como elementos de circulação rodoviária, onde o nó A pertence ao corredor da EN 379 e o nó B, ao cruzamento que intersesta a EN 377 com a EN 379, fazendo ligação com os núcleos de Alfarim, Aldeia do Meco e Lagoade Albufeira, assim como com o núcleo da Azóia em direção ao Cabo Espichel.



Figura 21 - Planta de enquadramento dos nós A e B.

Com esta proposta de reestruturação, pretende-se a criação de novas zonas, implementando novos usos do solo, que vão permitir a estes espaços deixar para trás o caráter de passagem, aproveitando todo o seu potencial, como espaços geradores de oportunidades, resolvendo deste modo, também, as suas fragilidades.

Uma vez que o principal objetivo deste trabalho é tornar o território envolvente de Sesimbra num território mais coeso, pretende-se desenvolver novos espaços públicos de permanência, com a construção de novos edifícios, com potencial económico e social, trazendo para estas áreas uma vivência semelhante à existente nos núcleos/Centro urbano da Cotovia/Santana. Esta ideia de tornar o território mais coeso, está assente *num modelo territorial policêntrico que favorece a criação de territórios compactos e de usos mistos de forma a promover uma menor necessidade de deslocação, (...) que satisfaça as populações locais para assegurar o acesso aos equipamentos e infraestruturas* (CE , 2008).

Desta forma, propõe-se para a zona B a criação de um complexo edificado composto por áreas destinadas ao comércio e serviços, assim como à habitação, permitindo, deste modo, a criação de espaços de permanência, não isolados, com zonas verdes e de recreio, tornando-o num local mais dinâmico.

Relativamente aos espaços destinados ao comércio, pretende-se a construção de um edifício comercial, assim como várias lojas destinadas a vários usos.



Figura 22 - Planta da proposta de intervenção dos nós A e B.

Relativamente ao segundo momento de intervenção, a proposta de projeto recai sobre os temas abordados no capítulo II, como a acessibilidade e a mobilidade urbana, neste caso de estudo, a vila de Sesimbra.

Face à problemática, não só do acesso à concha de Sesimbra, mas também da circulação dentro da vila, provocado pelo grande fluxo automóvel, fazendo com que haja uma reduzida acessibilidade a várias zonas da vila, assim como um entrave à sua mobilidade, principalmente no que diz respeito aos transportes públicos e à sua utilização, propõe-se a construção de silos automóveis nas proximidades de cada entrada da vila.

Desde modo, foram identificados 3 espaços expectantes (figura 23), que atualmente têm como função o de parque de estacionamento, contudo, as suas características, tanto o pavimento em terra batida como a falta de planeamento no desenho do parque, assim como a escassez de lugares, fazem com que continue a existir falta de estacionamento, tendo como consequência a distribuição indesejada de veículos estacionados em zonas de grande circulação, permitindo assim uma reduzida fluidez na mobilidade dentro da vila.

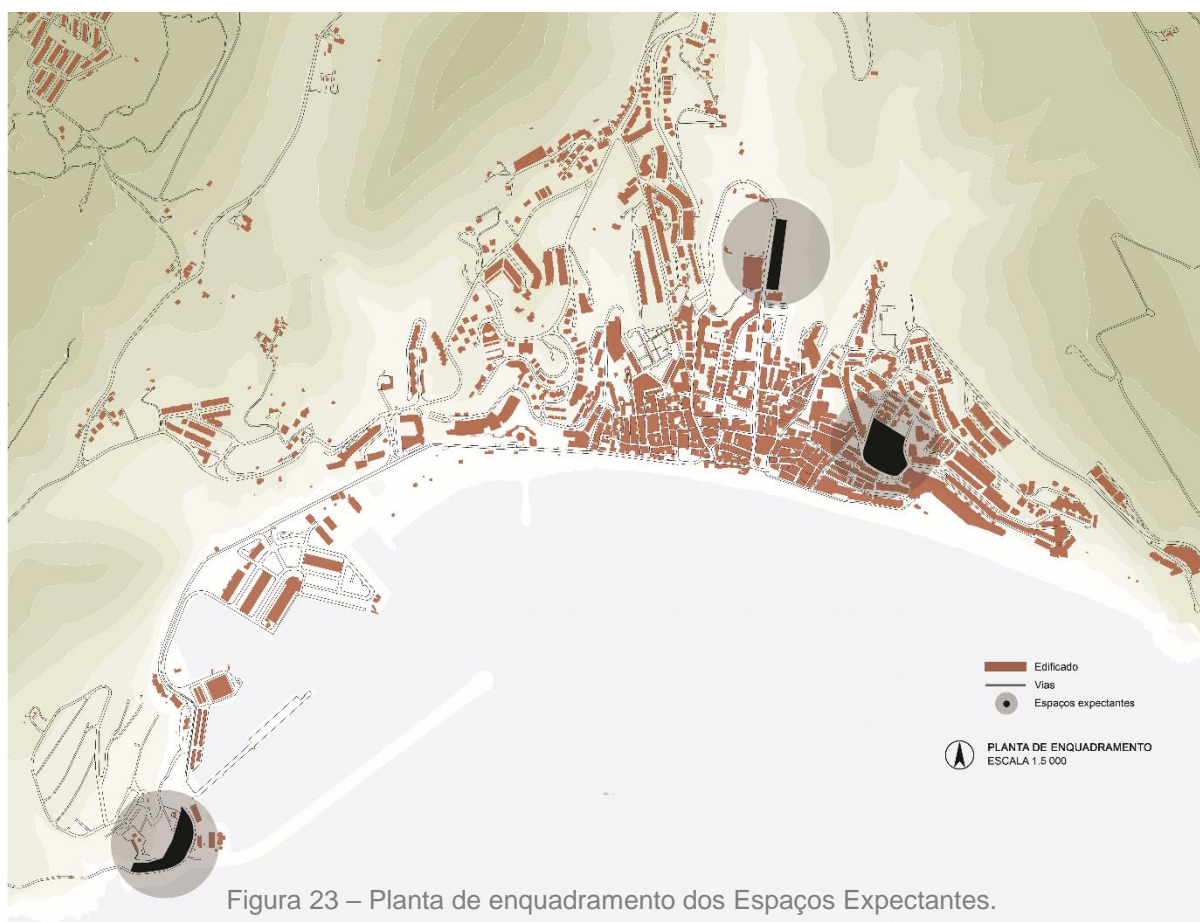


Figura 23 – Planta de enquadramento dos Espaços Expectantes.

Dos 3 espaços identificados, foram desenvolvidos 2 deles, ambos destinados à função de silo automóvel, no entanto, devido à sua localização e enquadramento na vila, à sua envolvente e principalmente à sua vivência, tanto o que já foi outrora como o que é vivenciado nos dias de hoje, estes espaços têm assim, características e programas distintos.

No espaço localizado no Porto de Abrigo, que se encontra como remate da via proposta a poente da vila de Sesimbra, pretende-se criar um novo espaço dedicado ao desporto e a atividades lúdicas. Atualmente esta é uma zona caracterizada pela prática de atividade física e pelo desporto aquático disponibilizado pelo Clube Naval de Sesimbra (que se encontra na sua envolvente). Esta zona é também caracterizada como um espaço dedicado ao turismo e lazer, uma vez que se encontra bastante perto do Parque de Campismo Municipal Forte do Cavalo, assim como é ponto de partida de vários percursos pedestres, muitos deles com destino às praias desertas, nomeadamente o Ribeiro do Cavalo, o que se torna um ponto de grande atração turística.

Pretende-se deste modo construir um edifício, que para além da sua função de silo automóvel, também integre outros usos, como de apoio às atividades lúdicas e ao desporto, assim como a criação de um parque de merendas na sua envolvente, proporcionando um espaço de lazer.

Propõe-se também o recuo e alargamento da via existente, permitindo a criação de um espaço destinado a miradouro, que se prolonga até à entrada do Pontão Grande.



Figura 24 – Planta da proposta de intervenção no Porto de Abrigo.

Situado na ponta oposta, na zona Nascente da vila, o segundo espaço é caracterizado ainda hoje pelas vivências do passado. Atualmente é destinado apenas como parque de estacionamento, no entanto o Parque da Feira, como é designado ainda nos dias de hoje, era uma zona destinada ao comércio, fazendo-se aqui a Feira da Vila, do qual atraía grande parte da população de todo o concelho.

Assim, à semelhança do edifício proposto na zona do Porto de Abrigo, também este destina-se à função de silo automóvel, contudo, este pretende voltar a criar a vivência e dinâmica comercial aqui já inexistente.

Tendo em conta a sua localização e a fisiografia do terreno é proposto que à cota do atual parque de estacionamento, seja construído um espaço dedicado ao comércio, com a criação de várias lojas destinadas a vários usos, onde o estacionamento estará nos pisos inferiores a este.

Pretende-se a criação de uma cobertura percorrível, que irá ligar todos estes espaços comerciais, permitindo ainda fazer a ligação com o Bairro dos Pescadores, promovendo uma maior coesão do espaço urbano. Na cota mais elevada desta cobertura, propõe-se a criação de um miradouro, que avista toda a baía de Sesimbra.



Figura 25 – Planta da proposta de intervenção no Parque da Feira

CAPÍTULO V – CONSIDERAÇÕES FINAIS

As infraestruturas viárias ao longo dos séculos assumiram uma grande importância na medida em que constituem os principais eixos de crescimento da cidade (Lourenço, 2006). São por isso, um elemento permanente na urbanização do território e consequentemente na construção das cidades, funcionando como elementos de conexão entre a cidade e o território.

Deste modo, as infraestruturas viárias assumem um importante papel na acessibilidade e mobilidade, como impulsionadoras da coesão, integração e ordenamento territorial. No entanto, não basta garantir a proximidade entre serviços, equipamentos e infraestruturas no que diz respeito à distância e tempo, sendo também essencial potenciar a proximidade relacional de modo a estimular o aumento da qualidade de vida das populações.

O território escolhido como caso de estudo foi o concelho de Sesimbra, mais propriamente as freguesias do Castelo e Santiago, onde se deparam inúmeras fragilidades ao nível das acessibilidades, principalmente internas. Esta reduzida acessibilidade, é originada pelas características do território, como a sua fisiografia, assim como pelo seu fraco ordenamento, o que o torna num território de dispersos aglomerados.

Neste sentido, este trabalho pretende através das infraestruturas viárias, criar uma maior aproximação entre as localidades do concelho, com uma menor necessidade de deslocação, levando assim à criação de espaços urbanos, de grande potencial económico, promovendo a coesão social e o equilíbrio ecológico.

BIBLIOGRAFIA

Allen, S. (1998). *El Urbanismo de las Infraestructuras: siete proposiciones*. Madrid: M.R.T.

Araújo, J. (2014). *O conceito de Coesão Territorial e a sua relevância para o Planeamento e Ordenamento do Território. Os casos da Estónia e Portugal*. Dissertação de Doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

Câmara Municipal de Sesimbra (CMS) (2004). *Plano Diretor Municipal. Regulamento.*; CMS, Departamento Planeamento e Ordenamento do Território, Divisão de Planeamento Territorial.; Sesimbra.

Câmara Municipal de Sesimbra (CMS) (2013). *Revisão do plano de acessibilidade.*; CMS, Departamento Planeamento e Ordenamento do Território, Divisão de Planeamento Territorial.; Sesimbra.

Comissão Europeia (2008). *Livro verde sobre a coesão territorial europeia: tirar partido da diversidade territorial*. Bruxelas: Comissão Europeia.

Costa, N. (2007). *Mobilidade e transporte em áreas urbanas: o caso da área metropolitana de Lisboa*. Dissertação de Doutoramento, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa.

Ferreira, D., Silva, J. P., & Silva, A. B. (2013). Impactos dos modos de transporte sustentáveis em instituições de ensino superior - o caso do instituto Politécnico de Leiria. In *Anais do 7 Congresso Rodoviário Português - "Novos desafios para a atividade rodoviária"*, CRP, Lisboa.

Gaspar, J. (2005). *Cidade e urbanização no virar do milénio*. Libro de Homenaje a Joaquín González Vecín, Departamento de Geografia, Universidad de León.

Graça, J. (2002). Metamorfose. *Jornal Arquitectos*, n.º 206, pp. 60-63.

Grava, S. (2003) - *Urban transportation systems: choices for communities*. Nova Iorque: McGraw-Hill.

Hanson, S. (2004). *The geography of urban transportation*. New York/London: The Guilford Press.

Hen, C., Léonard, J. (2002). *O essencial sobre a União Europeia*, Lisboa: Editorial Bizâncio.

Herman, R., & Ausubel, J. H. (1988). *Cities and Their Vital Systems: Infrastructure Past, Present, and Future*. Washington D.C.: National Academy of Sciences Press.

Inforegio (2008). Livro Verde sobre a Coesão Territorial: perspectivas futuras, in Panorama, nº 28.

Kaika, M., & Swyngedouw, E. (2000). Fetishizing the modern city: the phantasmagoria of urban technological networks. *International Journal of Urban and Regional Research*, volume 24.1, pp. 120-138.

Lourenço, N. (2006). Arquitetura dos suportes. *Jornal Arquitectos*, nº 225.

Marquês, L. (2016). *Implementação de uma rede de ciclovias no Concelho de Sesimbra: Avaliação em função da aptidão do terreno e património natural e cultural, com recurso a Sistemas de Informação Geográfica*. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, Faculdade de ciências e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa.

Mateus, A. (2005). Competitividade territorial e coesão económica e social, in *Colecção Estudos de Enquadramento Prospetivo do Quadro Comunitário de Apoio III*, Observatório do QCA III, Lisboa.

Moura, F. A. (2016). *A Infraestrutura como Referencial para o Ordenamento do Território*. Tese de Doutoramento, Faculdade de Arquitetura, Universidade do Porto.

Pereira, A. (2014). *(Des)continuidade da cidade-Da infraestrutura barreira à infraestrutura de articulação*. Tese de Doutoramento, Universidade Autónoma de Lisboa.

Pereira, J. (2017) *Fragmentação e Conexão Urbana na cidade Contemporânea. Proposta de Intervenção em Campolide*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura com especialização em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa.

Pereira, M. (2009). Cultura de Planeamento e Governação: Contributos para a coesão territorial. In *Actas 15º Congresso da APDR*, Cabo Verde, pp. 816-838.

Portas, N. (2009). As formas da cidade extensiva. In *Revista de estudos urbanos e regionais “Sociedade e Território” – Ocupação Dispersa: Problemática, Custos e Benefícios*. Nº 42, pp. 61-66.

Portas, N. (2011). *A cidade como Arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte.

Portugal, V., Serdoura, F. (2010). *Cooperar para a Inclusão – Uma Estratégia Intermunicipal de Equipamentos*. In *Atas do 4º Congresso Luso-Brasileiro Pluris – The Challenges of Planning in a Web Wild World*.

Salgueiro, T. (1992). *A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento.

Salgueiro, T. (2001). Paisagem e geografia. *Finisterra*, XXXVI, 72, pp. 37-53..

Santinha, G., Marques, T. (2012). *A integração do princípio de Coesão Territorial na agenda política: o caso português*. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, n.º 2, Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, pp. 215-244.

Santos, N. (2014). *Infraestruturas viárias e espaço público. O caso de Barcelona entre 1980 e 2007*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura, Universidade do Porto.

REFERÊNCIAS ELETRÓNICAS

CCDRLVT, 2005. *Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa*. Disponível em: <http://www.ccdr-lvt.pt/pt/plano-regional-de-ordenamento-do-territorio-da-area-metropolitana-de-lisboa/54.htm>, consultado em Abril de 2018.

CCDRLVT, 2002. *PROT-AML Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, Volume I*. Disponível em: <http://www.ccdr-lvt.pt/files/81360af5709e3ee6dc2e5860fd0869ff.pdf>, consultado em Abril de 2018.

CMS, 2011. *Município de Sesimbra*. Disponível em: <http://www.cmsesimbra.pt/pages/454>, consultado em Novembro de 2017.

DGT, 2003. *Plano Ordenamento da Orla Costeira*. Disponível em: http://www.dgterritorio.pt/sistemas_de_informacao/snit/igt_em_vigor__snit_/acesso_simples/, consultado em Outubro de 2017.

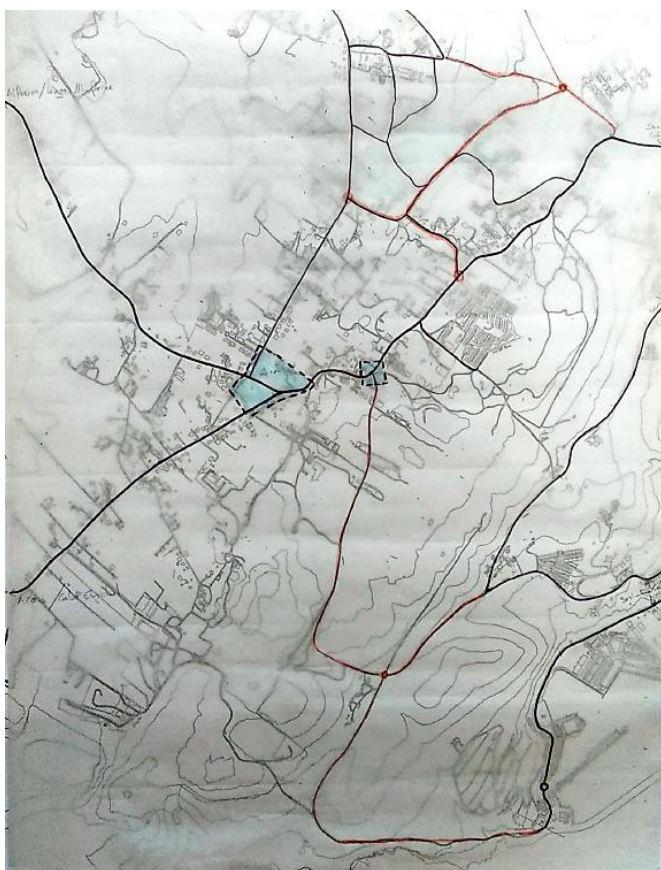
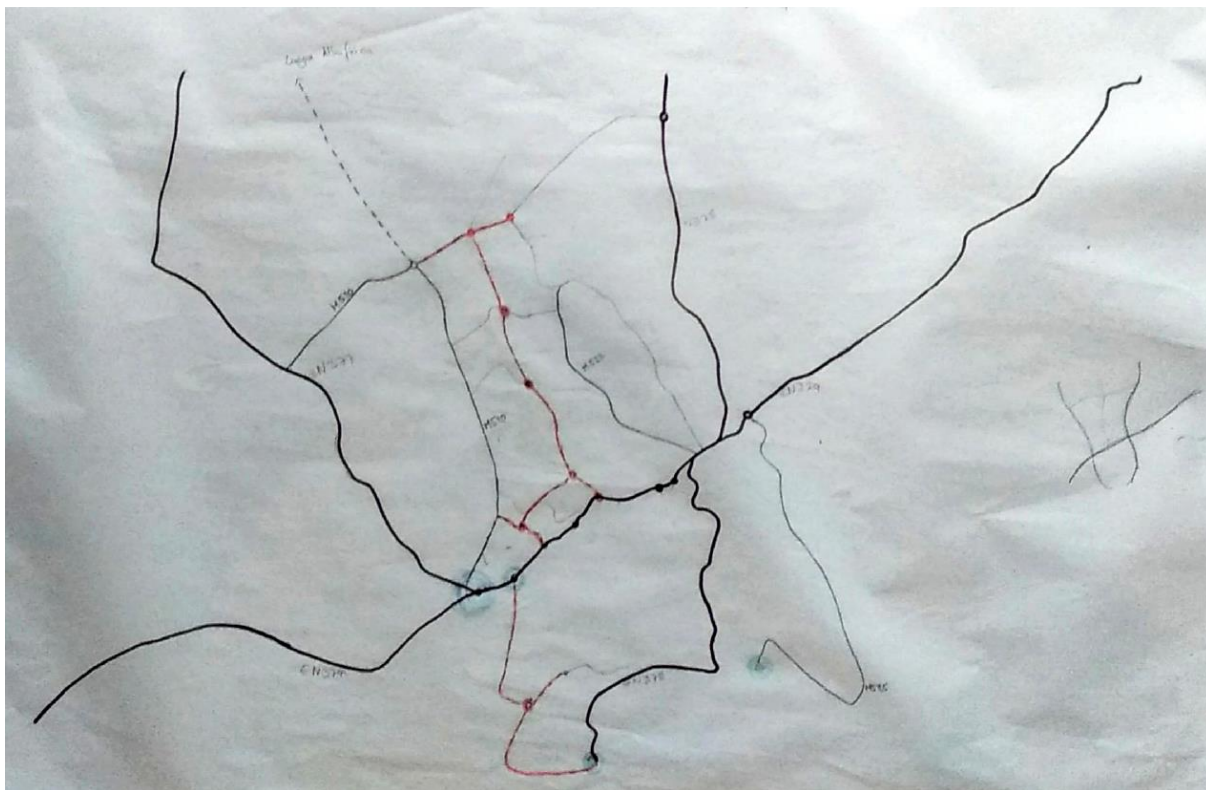
DGT, 2005. *Plano Ordenamento do Parque Natural da Arrábida*. Disponível em: http://www.dgterritorio.pt/sistemas_de_informacao/snit/igt_em_vigor__snit_/acesso_simples/, consultado em Outubro de 2017.

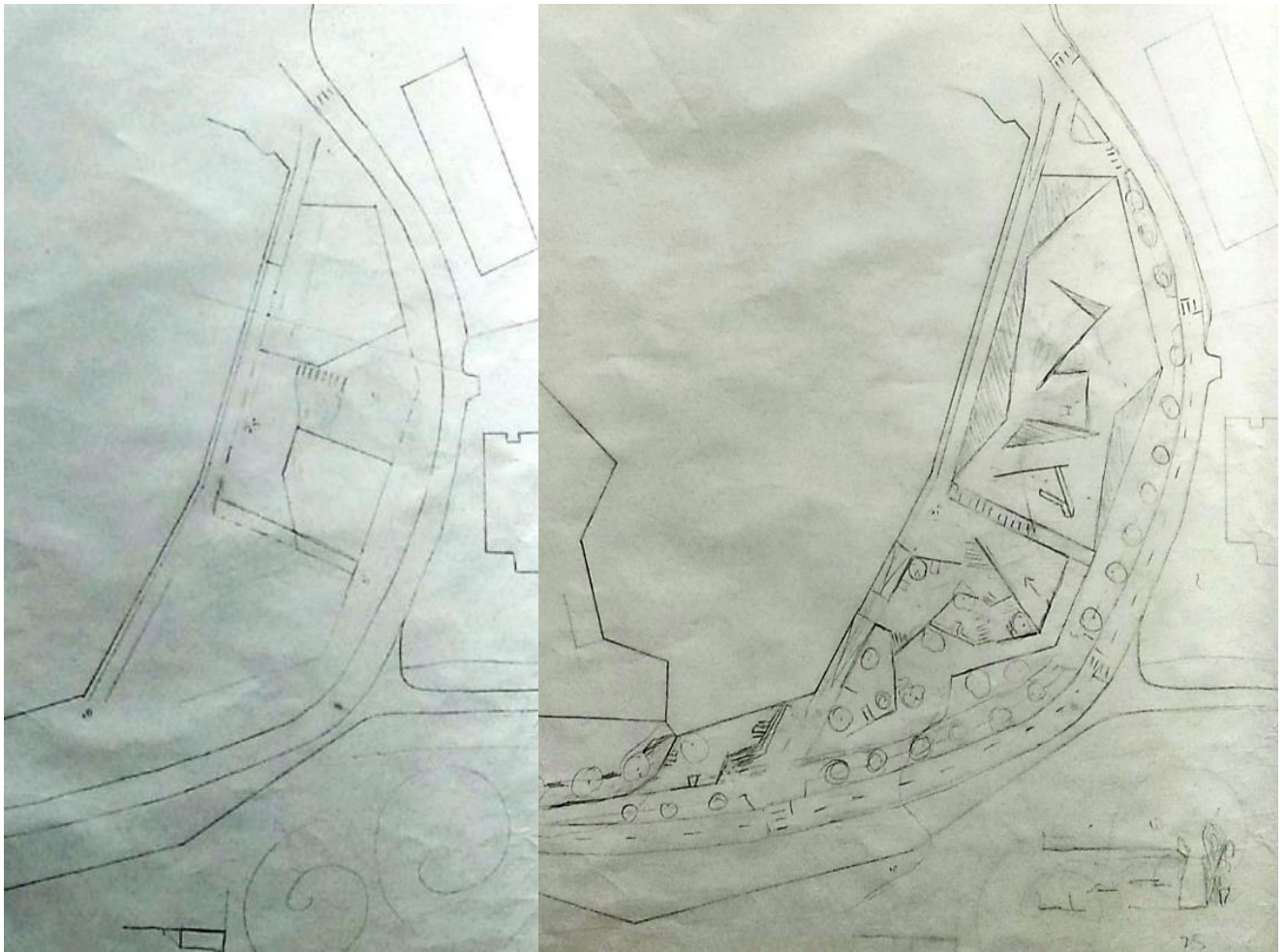
IMTT, 2011. *Guião Orientador - Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento o território disponível*. em: http://server109.webhostingbuzz.com/~transpor/conferenciamobilidade/pacmob/guia_o_pmots/Guiao_Orientador_Marco_2011.pdf, consultado em Outubro de 2018.

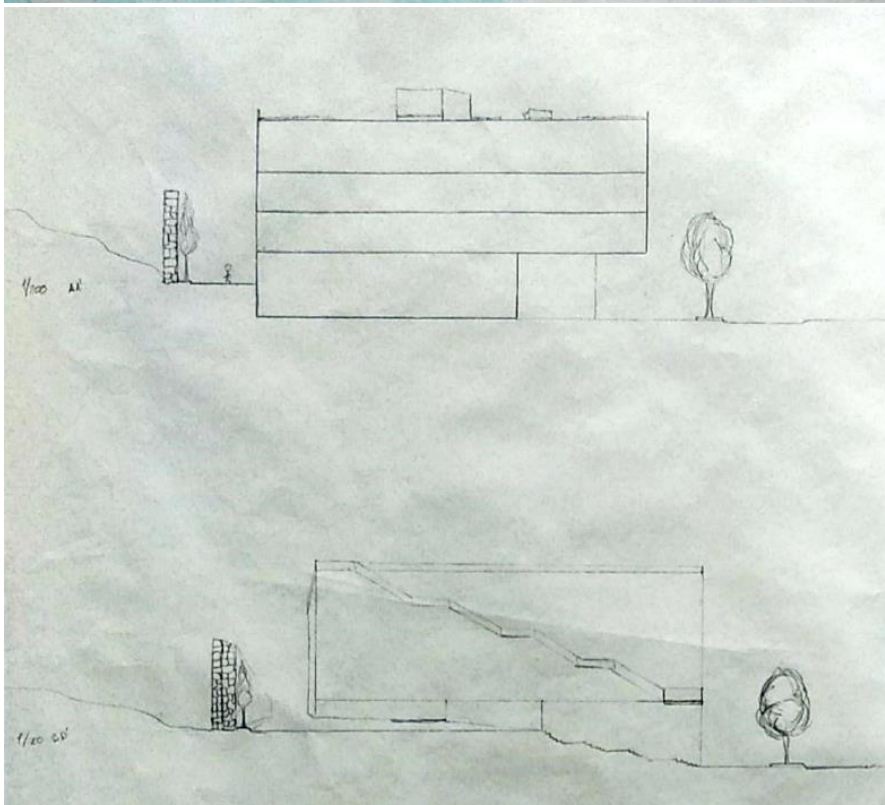
Silva, 2017. *Acessibilidade e mobilidade: Conceitos complementares ou excludentes?* Disponível em: <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt%20PT&id=57331>, consultado em Outubro, 2018.

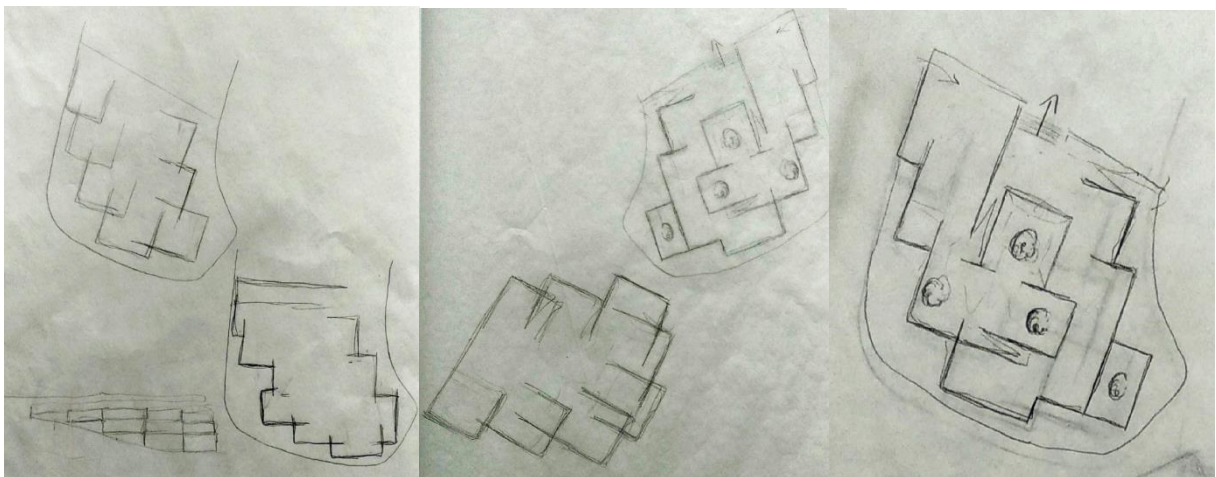
Apêndices

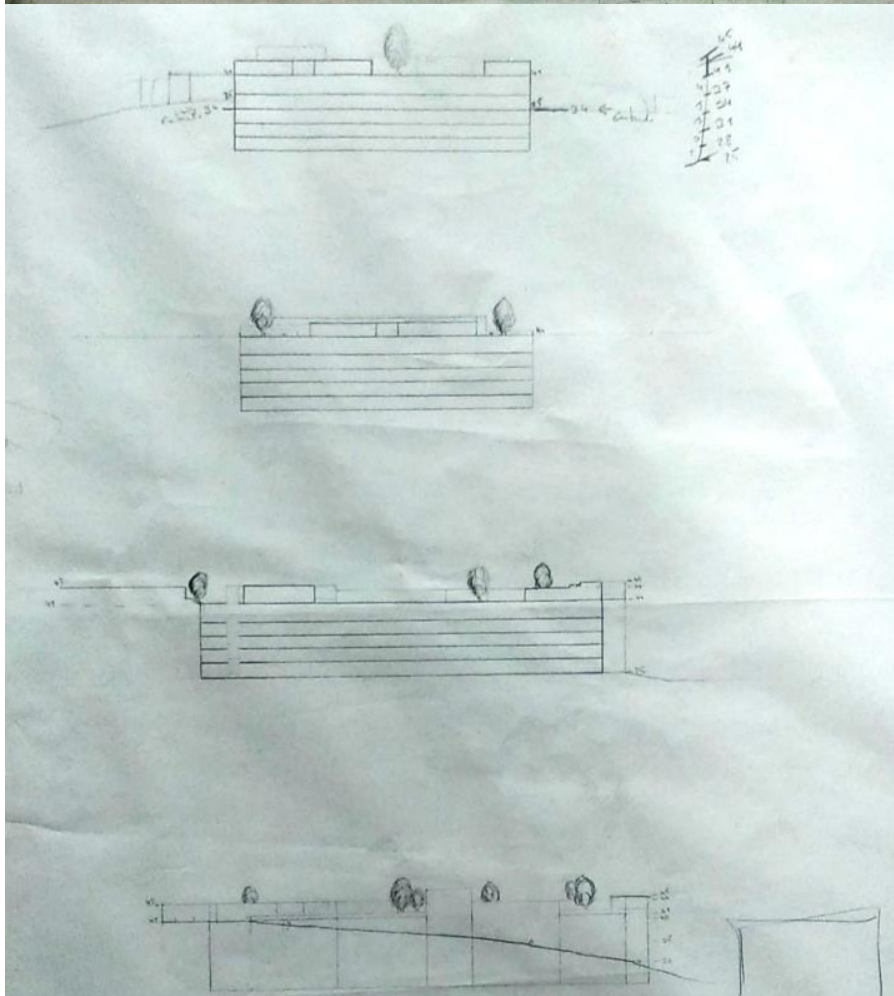
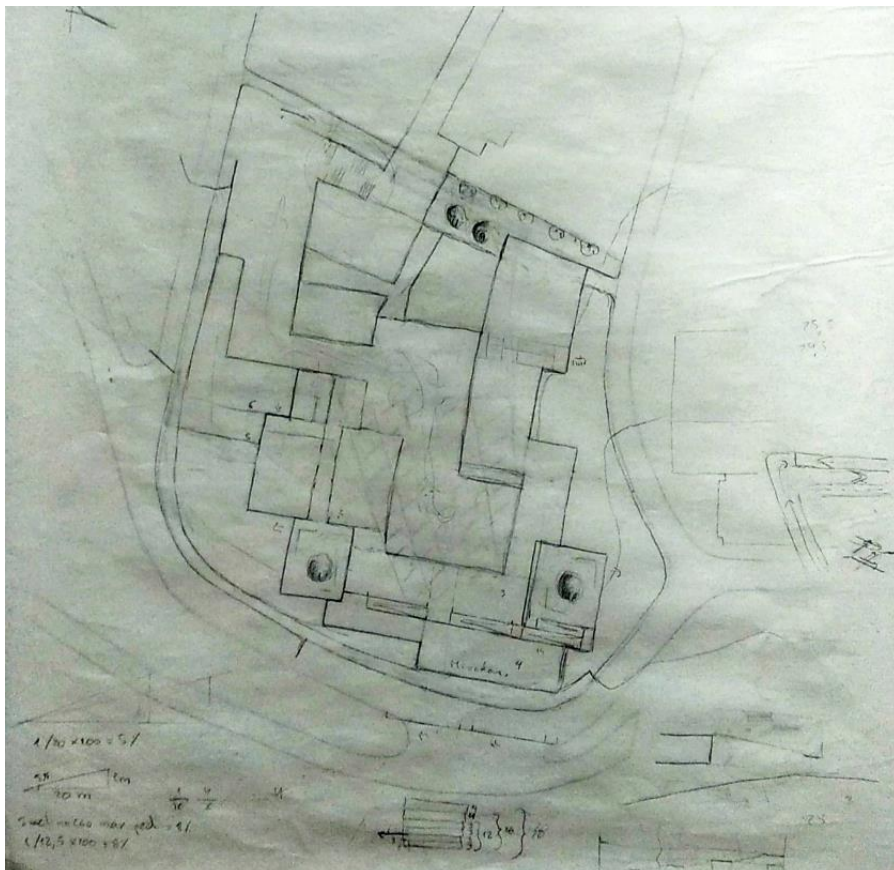
Esquços

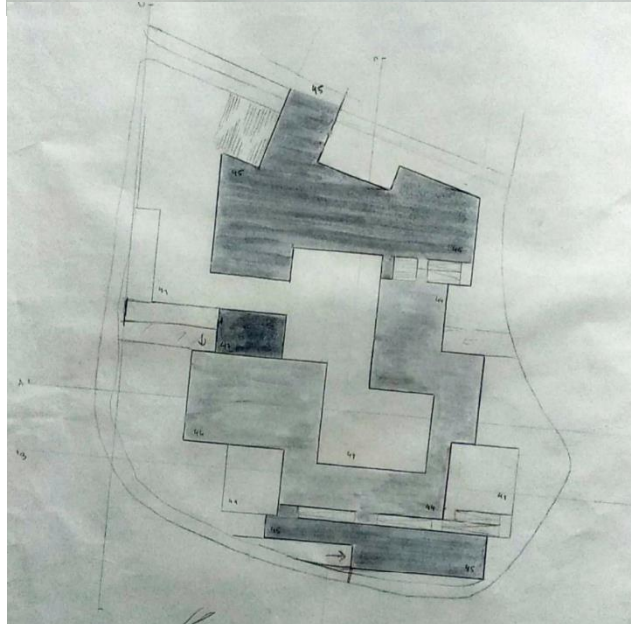






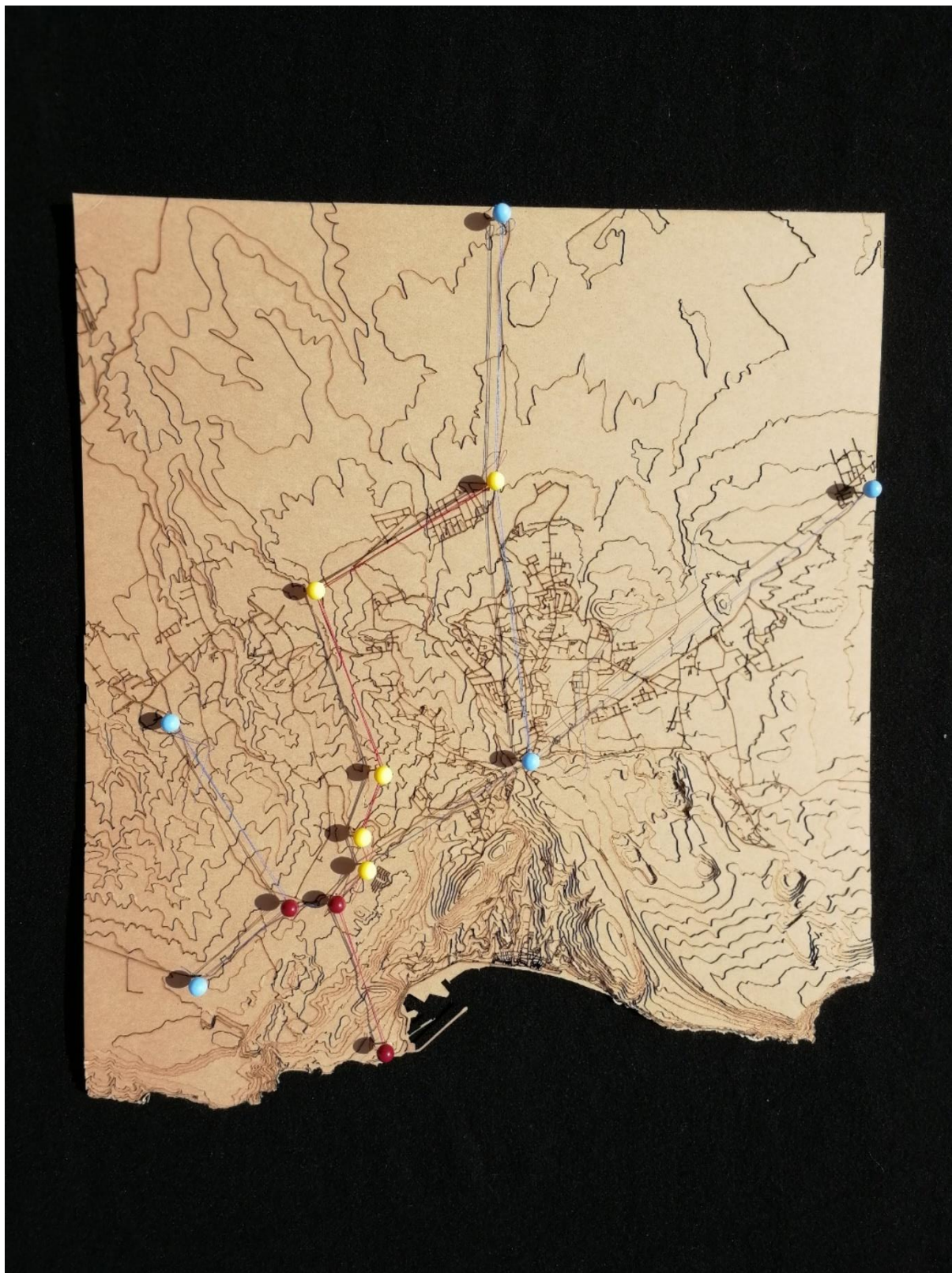


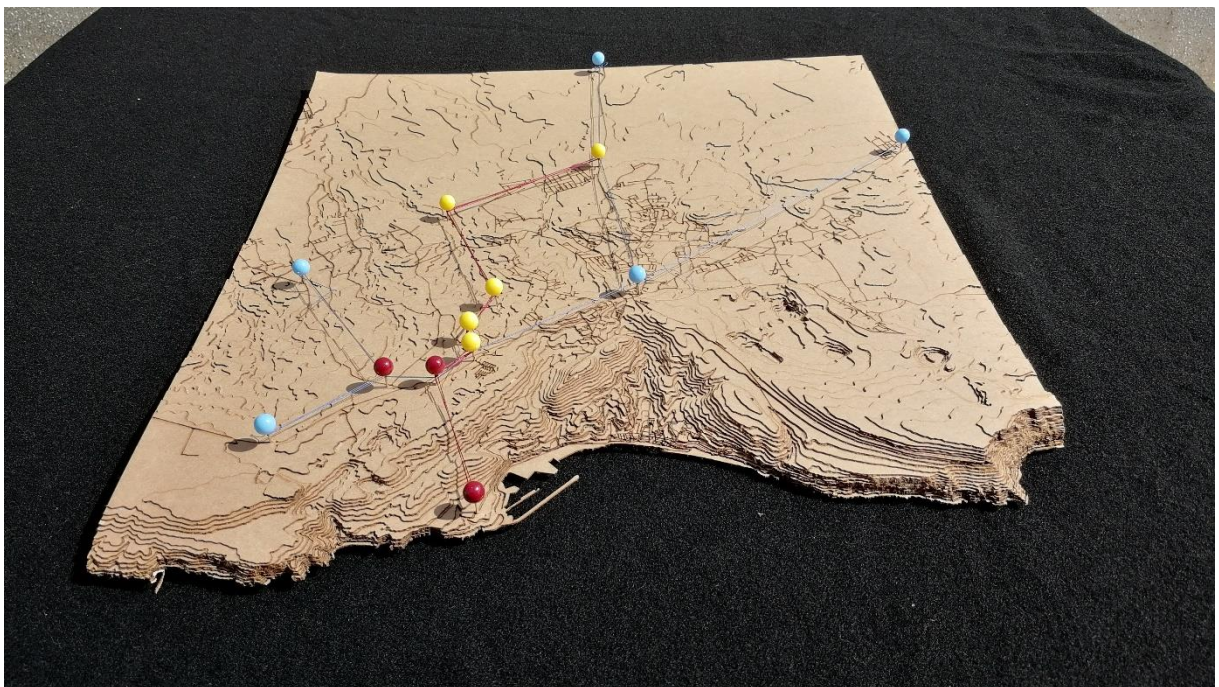
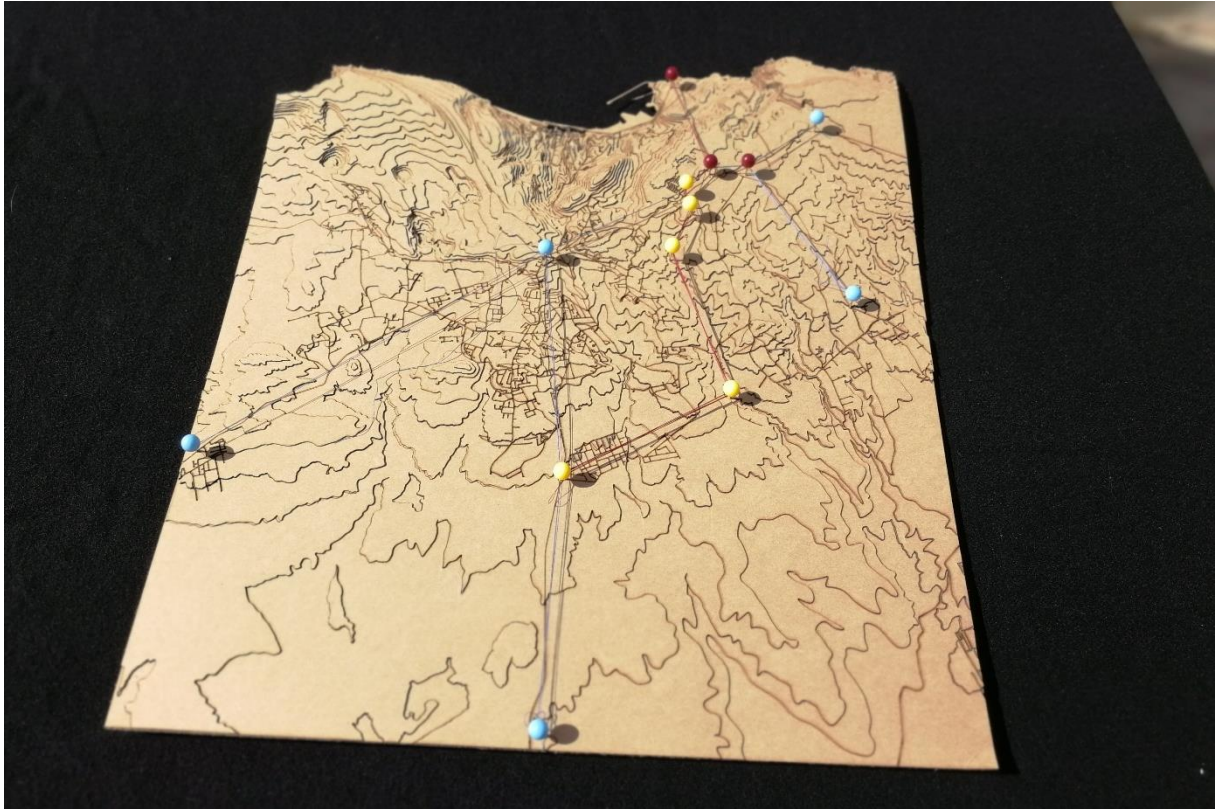




Maquetes

Maquete de Estrategia Urbana, escala 1.20000.





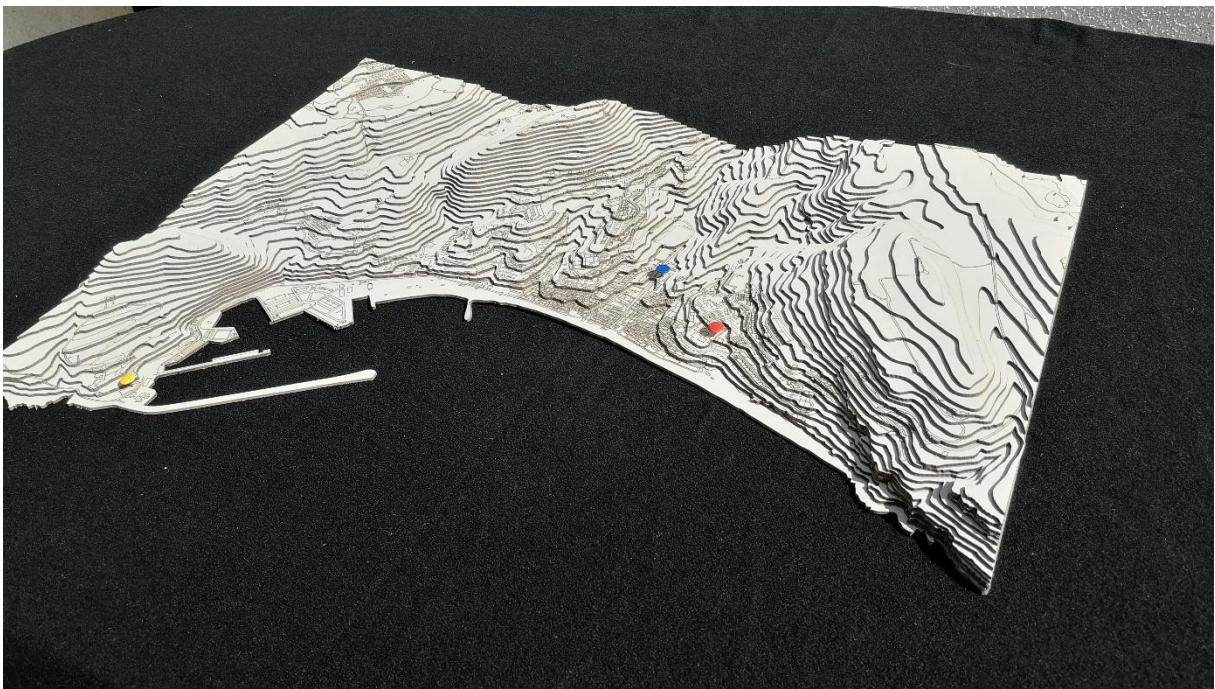
Maquete da proposta de intervenção dos nós A e B, escala 1.1000.





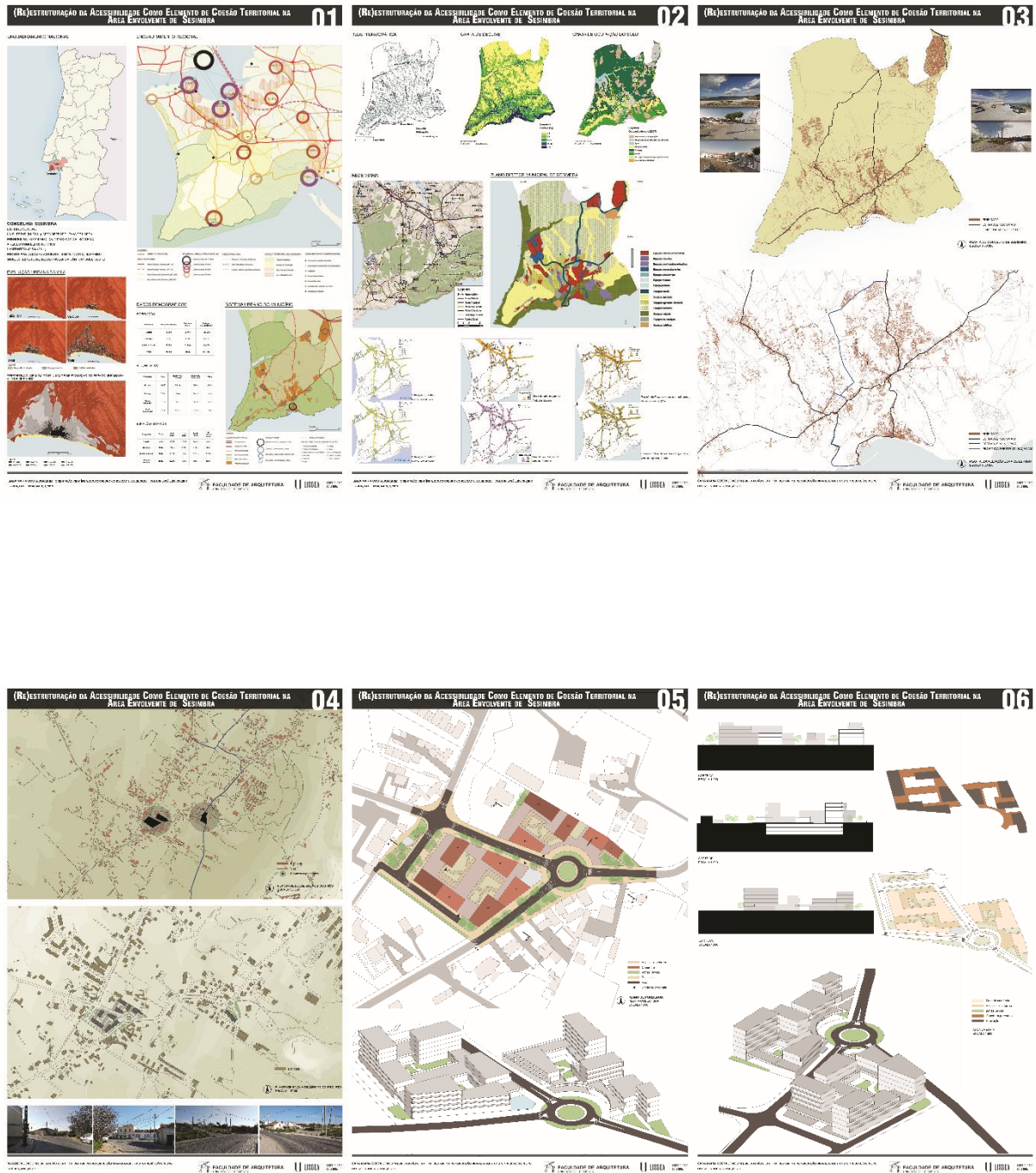
Maquete do enquadramento dos Espaços Expectantes, escala 1.5000.

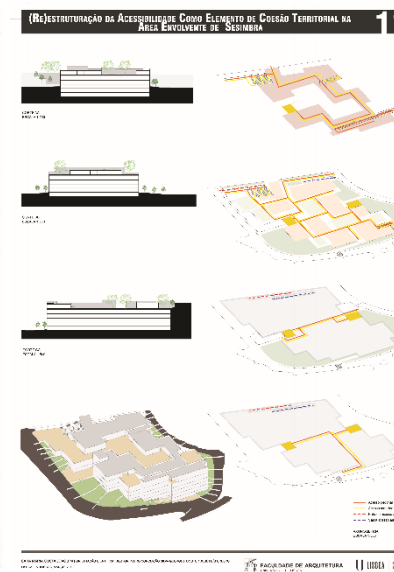
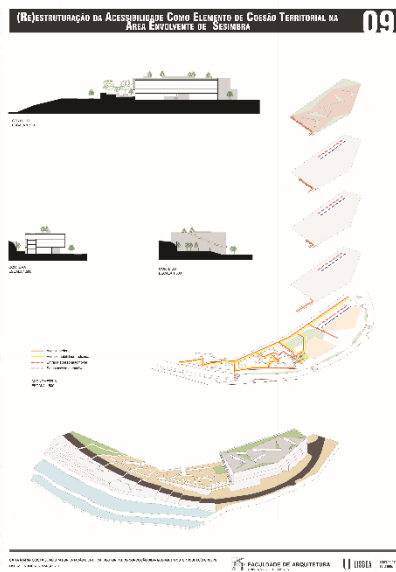
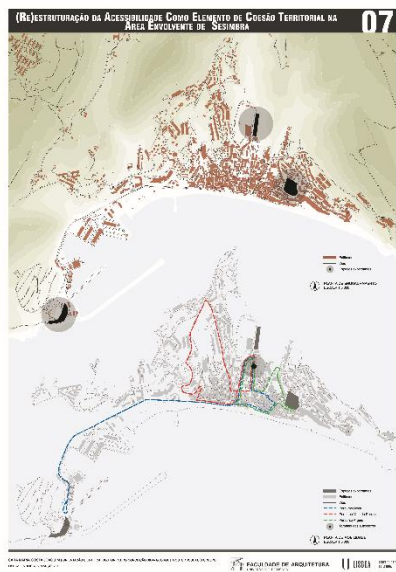




Painéis

Organização dos Paíneis, dimensão A1.



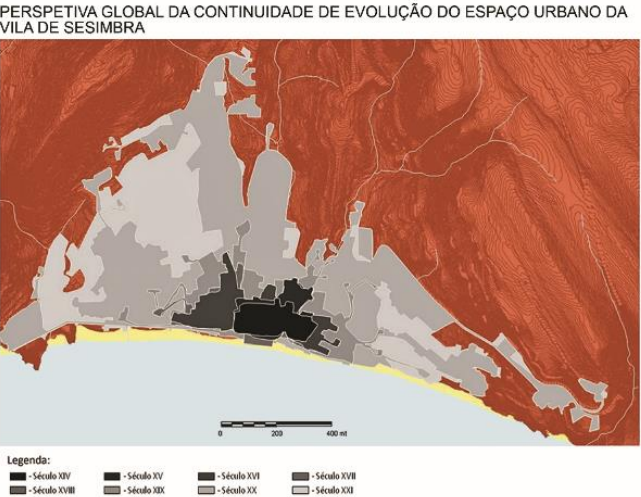
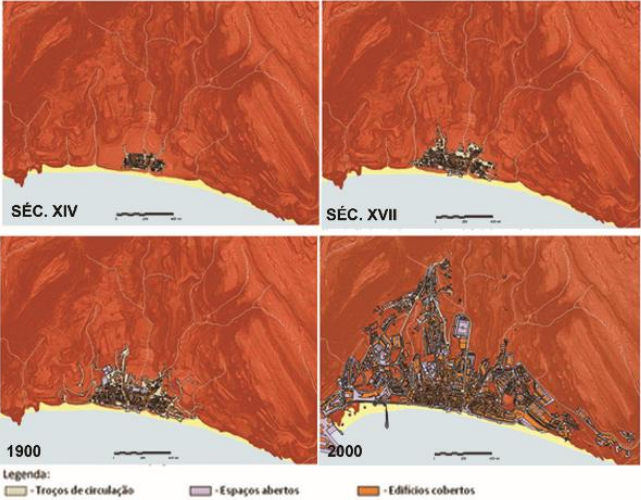


ENQUADRAMENTO NACIONAL

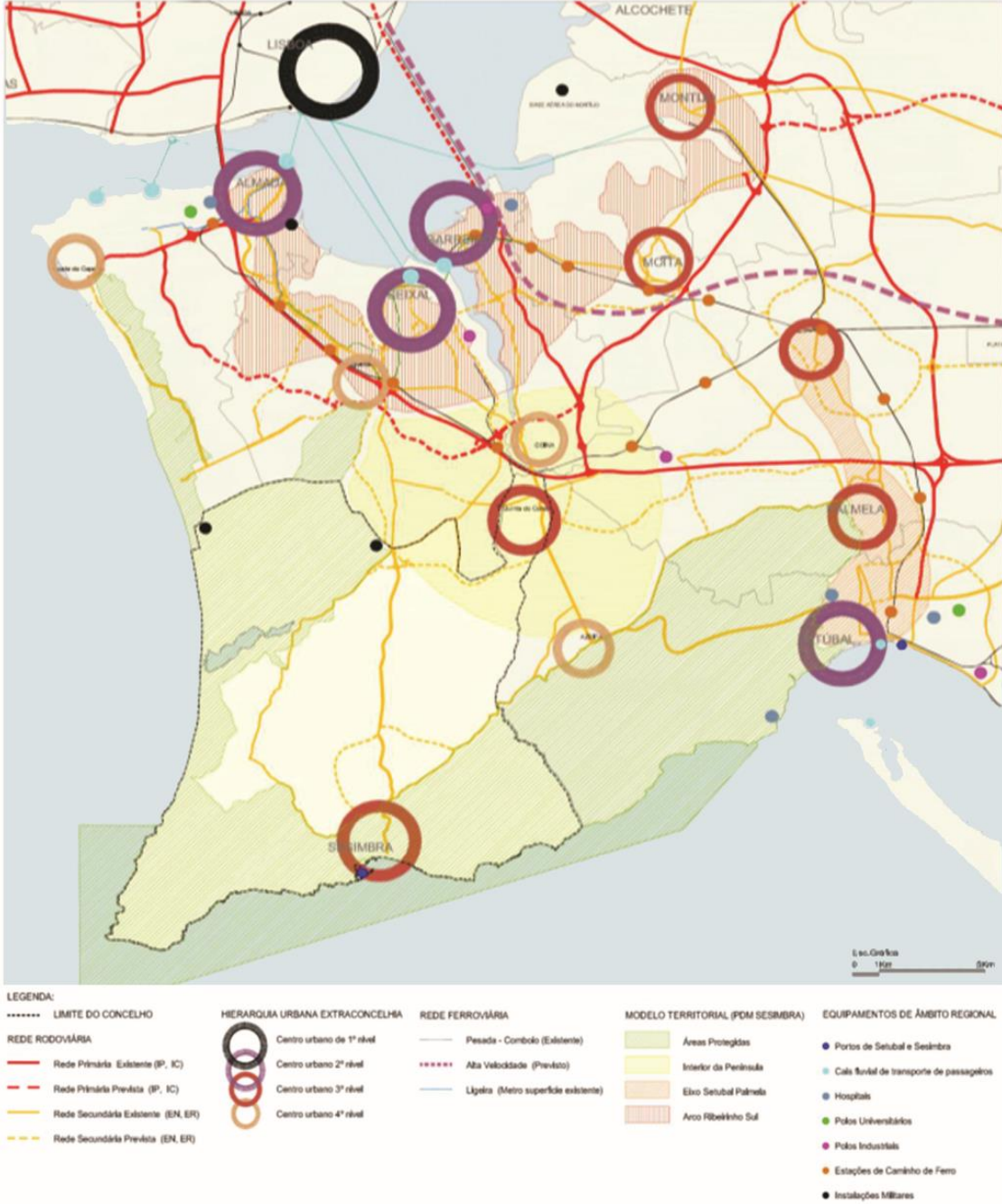


CONCELHO: SESIMBRA
DISTRITO: SETÚBAL
UNID. ESTAT. (NUTS III): ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA
FREGUESIAS: (3) CASTELO - QUINTA DO CONDE - SANTIAGO
ÁREA DO CONCELHO: 195,47 KM²
HABITANTES: 49 500 (2011)
FRONTEIRAS: ALMADA (NOROESTE); SEIXAL (NORTE); BARREIRO (NORDESTE); SETÚBAL (LESTE); OCEANO ATLÂNTICO (SUL E OESTE)

EVOLUÇÃO URBANA DA VILA



ENQUADRAMENTO REGIONAL



DADOS DEMOGRÁFICOS

Freguesias	População residente	Estrutura (em %)	Varição entre 2011/2001
Castelo	19 053	38,49%	+ 25,28%
Santiago	4 841	9,78%	-18,43%
Quinta do Conde	25 606	51,73%	+54,66%
Total	49 500	100%	+31,76%

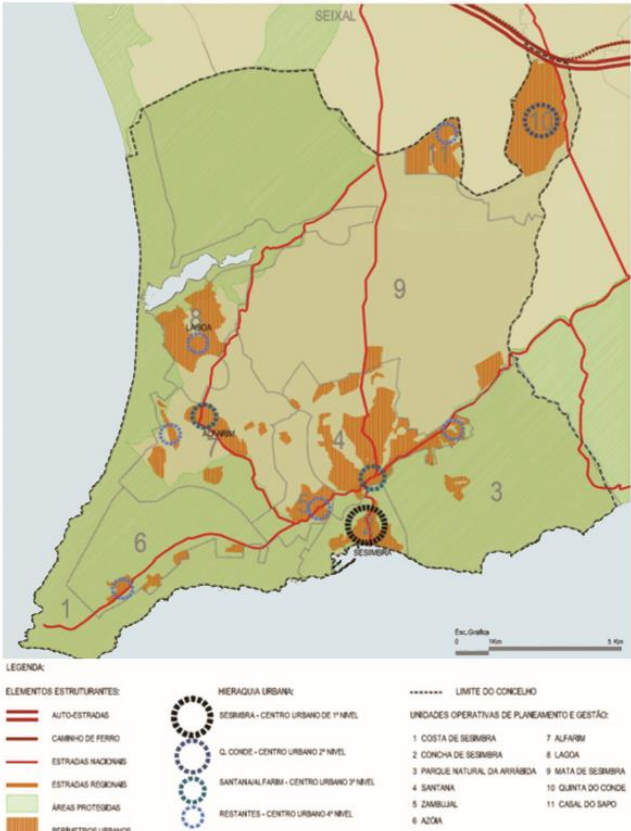
ALOJAMENTOS

Freguesias	Total	Residência habitual	Residência secundária	Vago
Castelo	13.560	53,1%	38,2%	8,7%
Santiago	8.050	34,8%	58,1%	9,1%
Quinta do Conde	12.206	75,8%	15,2%	9,1%
Total do concelho	31.836	58,3%	32,8%	8,9%

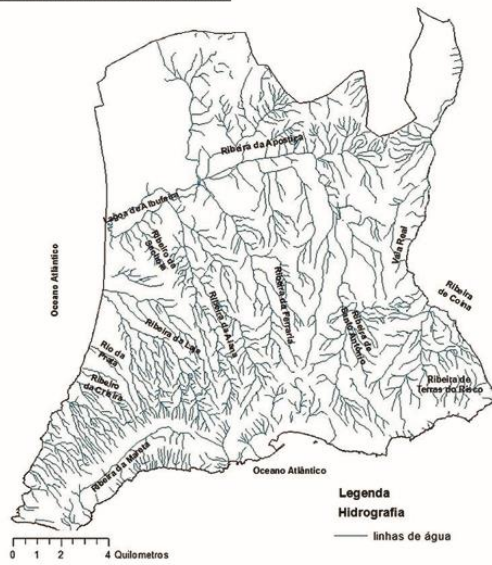
ESCALÕES ETÁRIOS

Freguesias	Total	0-14 anos	15-24 anos	25-64 anos	65 ou mais anos
Castelo	100%	18,5%	10,1%	58,4%	18,9%
Santiago	100%	7,8%	8,6%	51,3%	32,2%
Quinta do Conde	100%	18,9%	10,5%	57,7%	11,9%
Total do concelho	100%	17,4%	10,2%	56,6%	15,8%

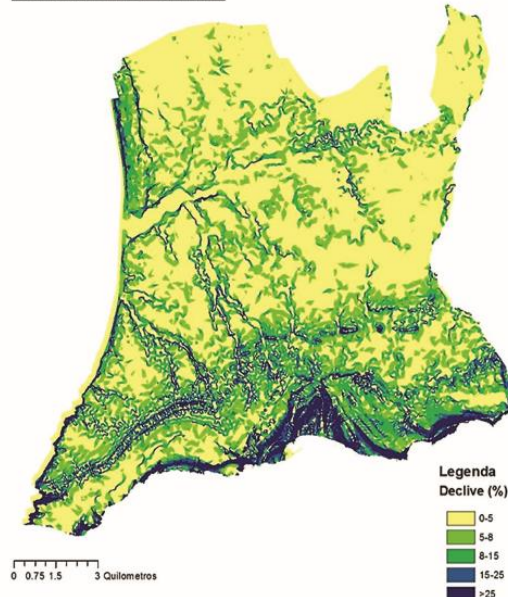
SISTEMA URBANO DO MUNICÍPIO



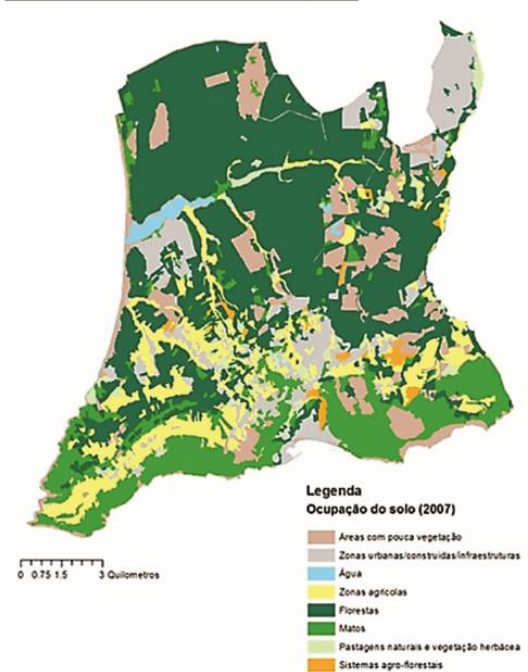
REDE HIDROGRÁFICA



CARTA DE DECLIVE



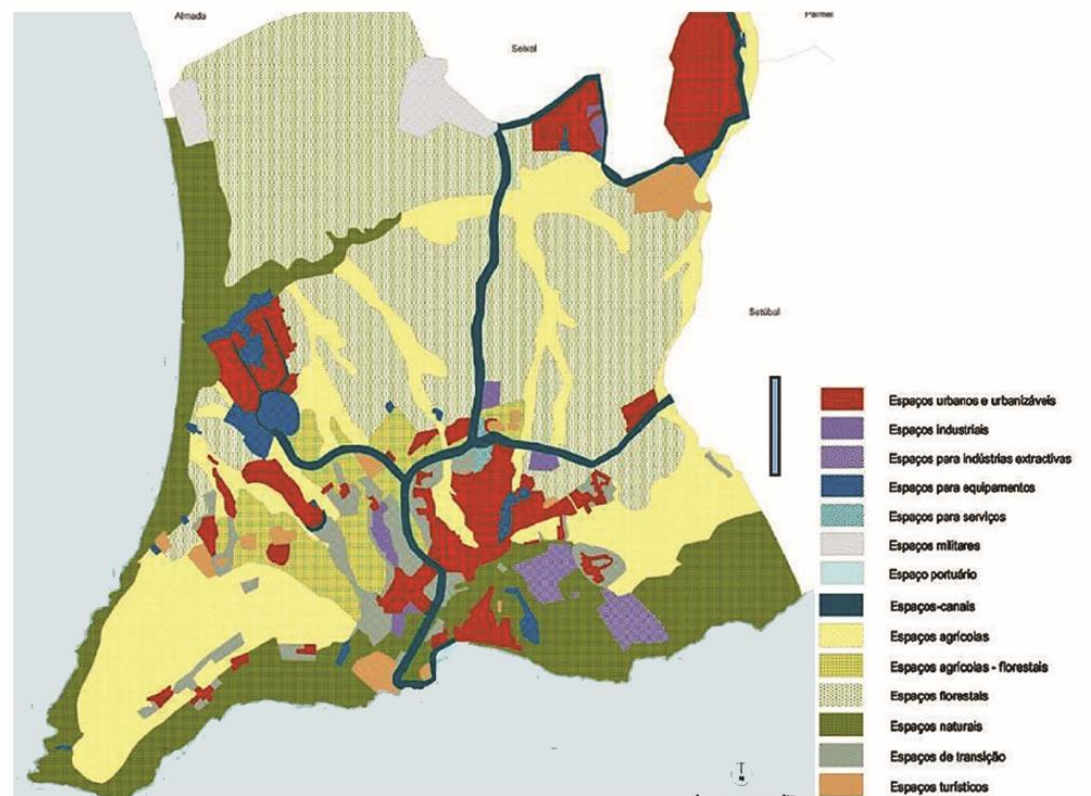
CARTA DE OCUPAÇÃO DO SOLO



REDE VIÁRIA



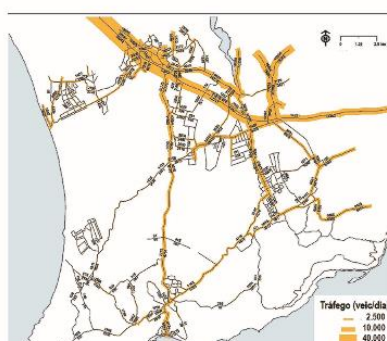
PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE SESIMBRA



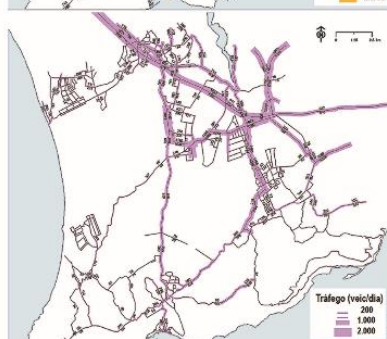
Saturação do Tráfego
HP Tarde



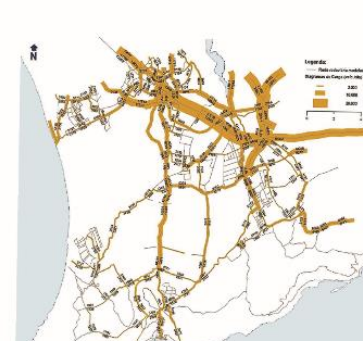
Saturação do Tráfego
HP Manhã



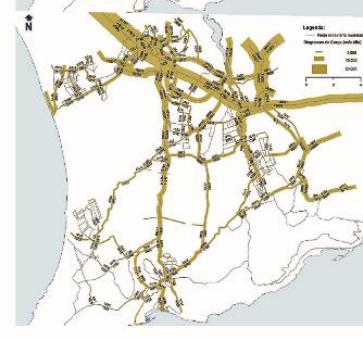
Fluxo de veículos por dia
Veículos Ligeiros

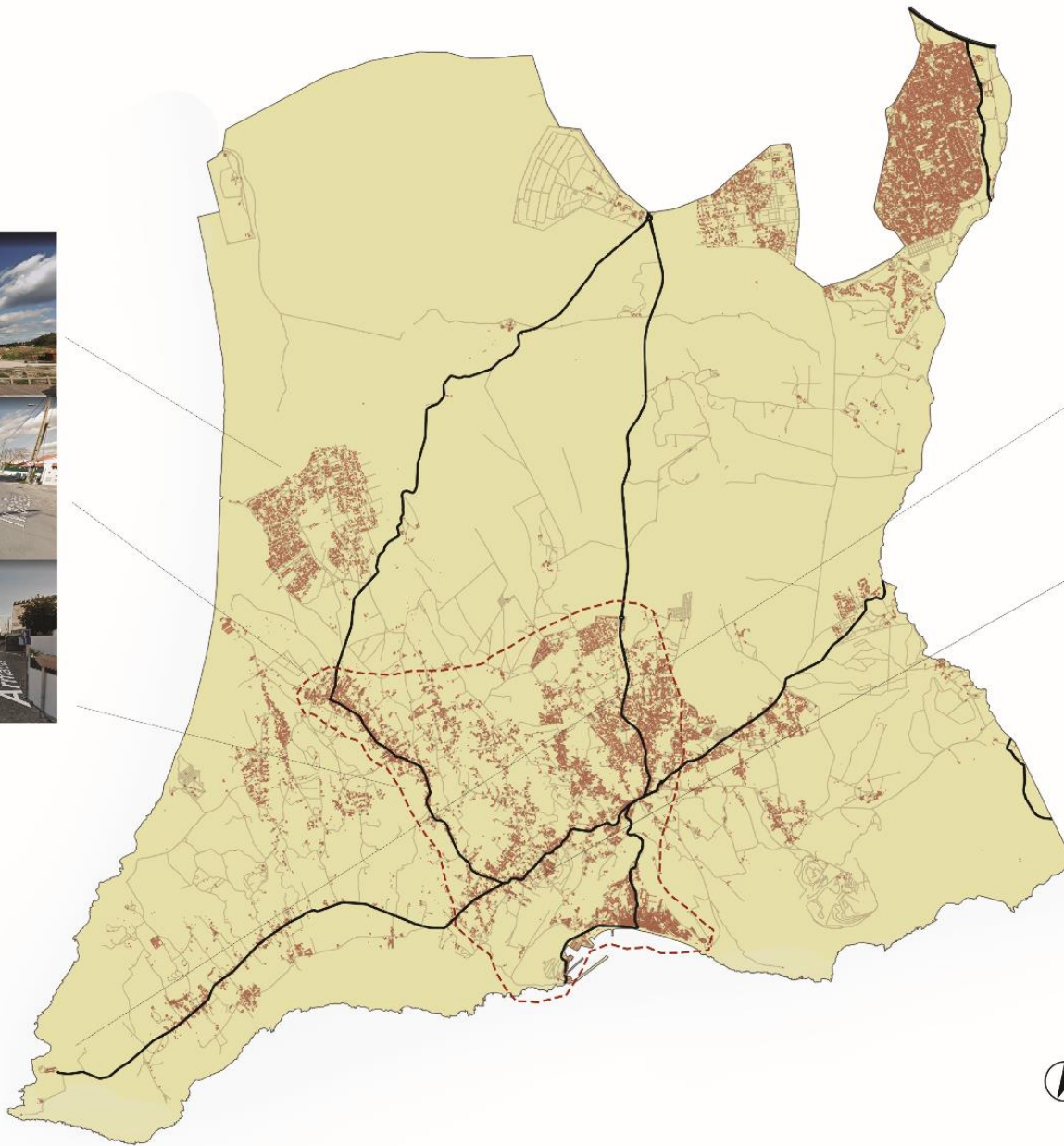


Fluxo de veículos por dia
Veículos Pesados



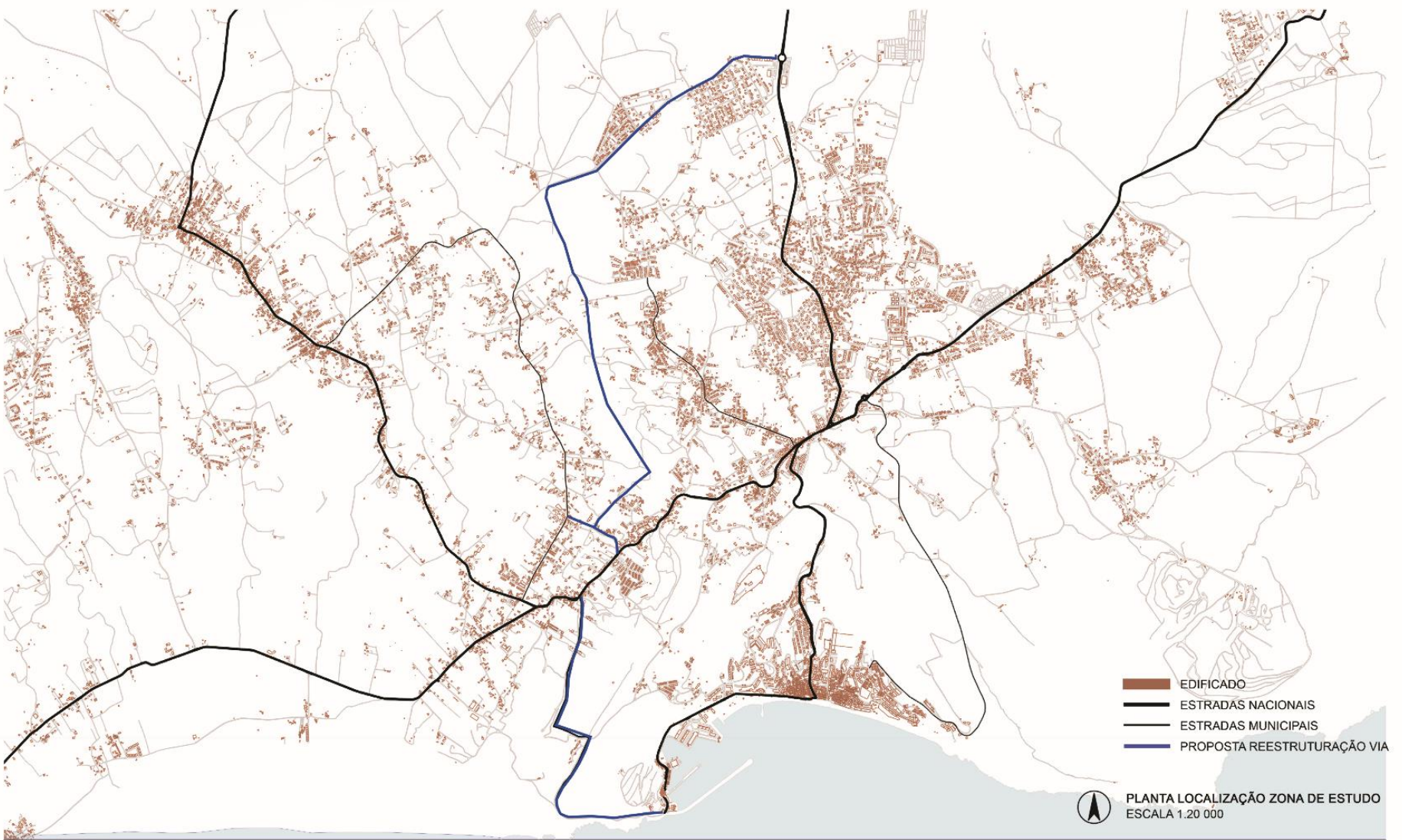
Previsão do Fluxo de veículos a médio prazo
Veículos Ligeiros (2028)





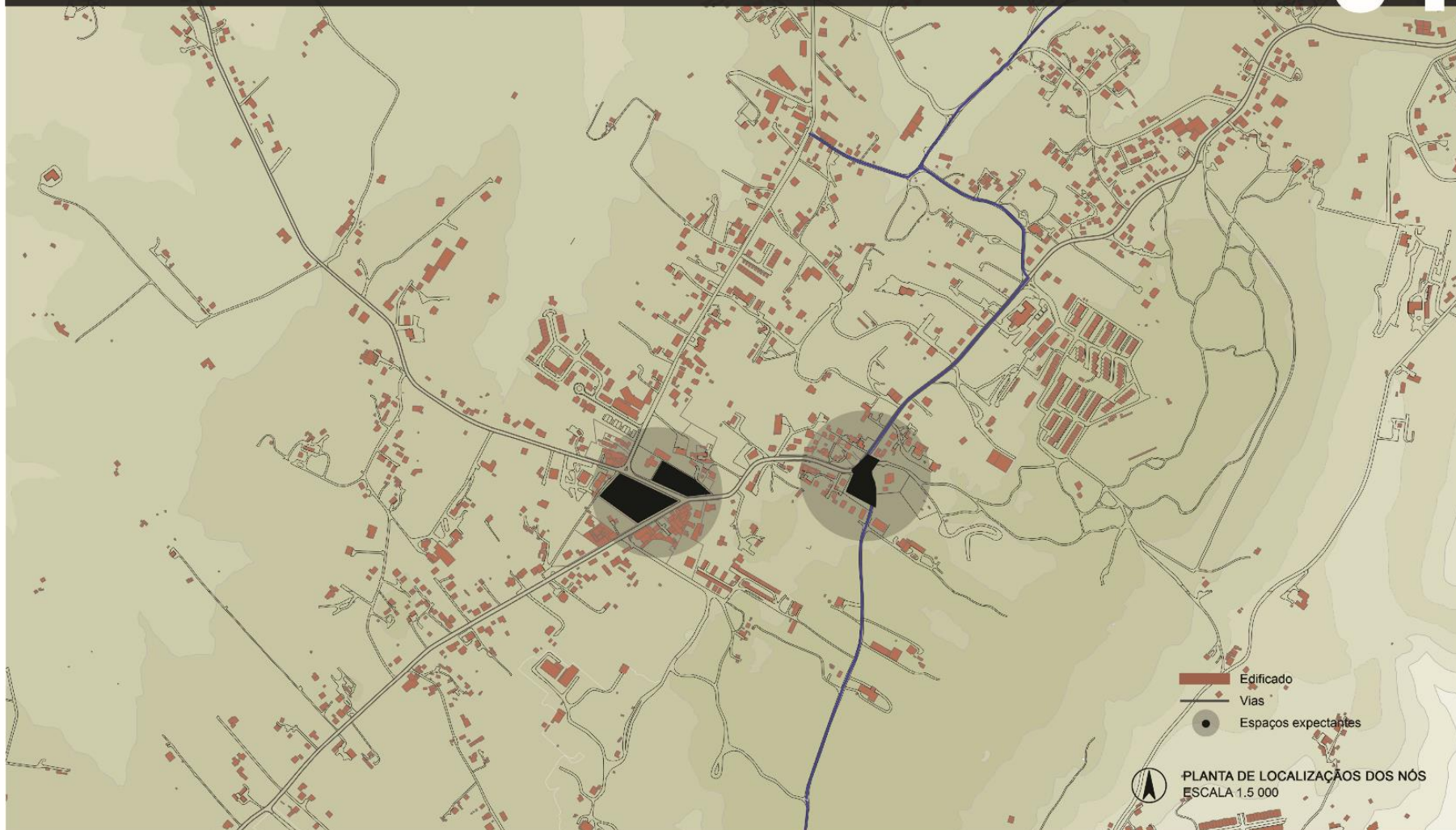
- EDIFICADO
- ESTRADAS NACIONAIS
- LIMITE DA ÁREA DE ESTUDO

PLANTA DO CONCELHO DE SESIMBRA
ESCALA 1:50 000



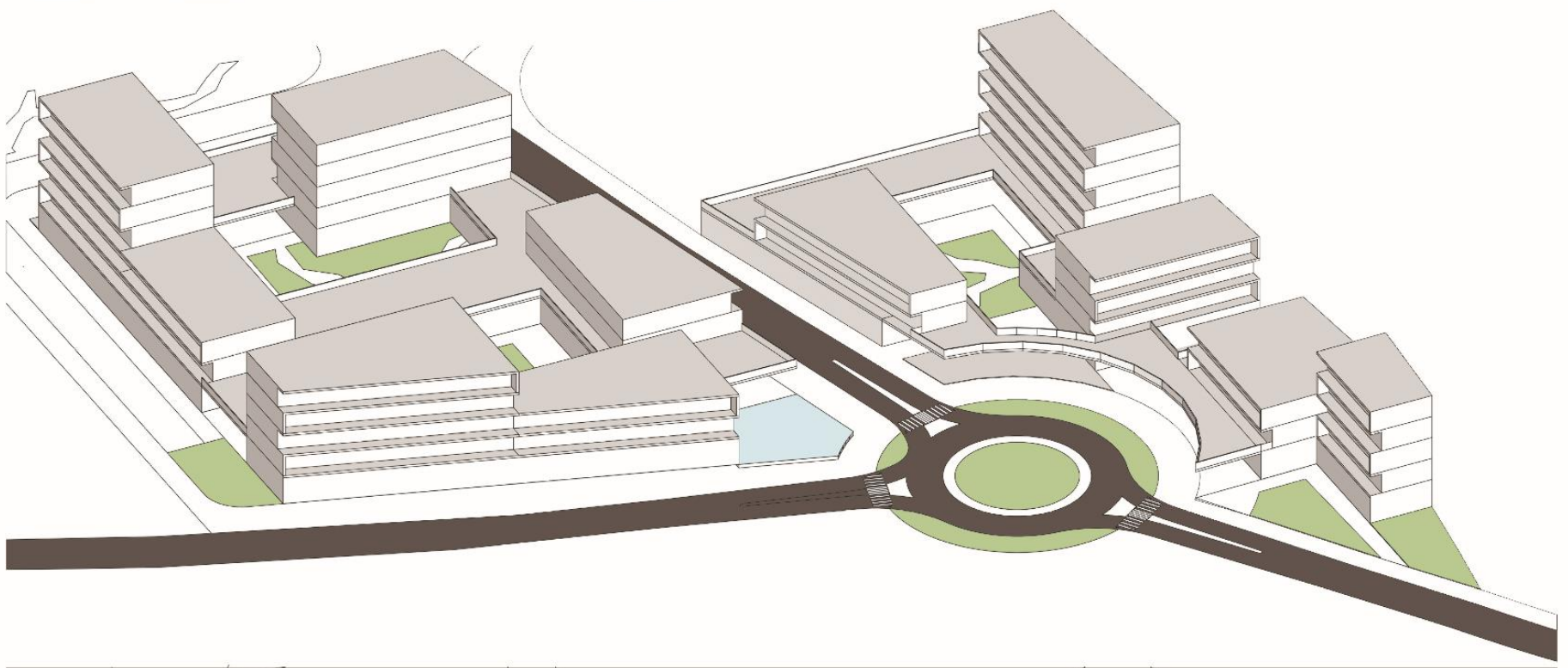
- EDIFICADO
- ESTRADAS NACIONAIS
- ESTRADAS MUNICIPAIS
- PROPOSTA REESTRUTURAÇÃO VIA

PLANTA LOCALIZAÇÃO ZONA DE ESTUDO
ESCALA 1:20 000



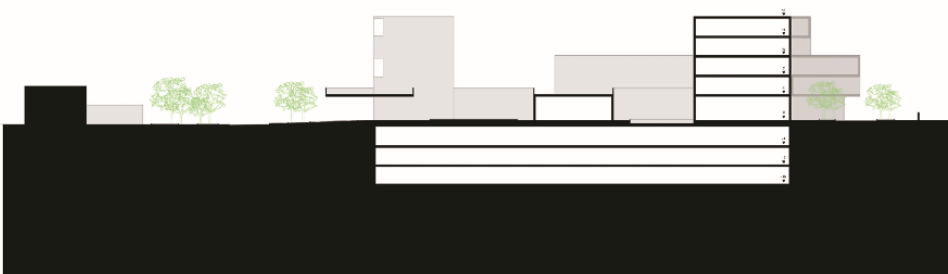


PLANO DE PORMENOR
PLANTA COBERTURA
ESCALA 1.500





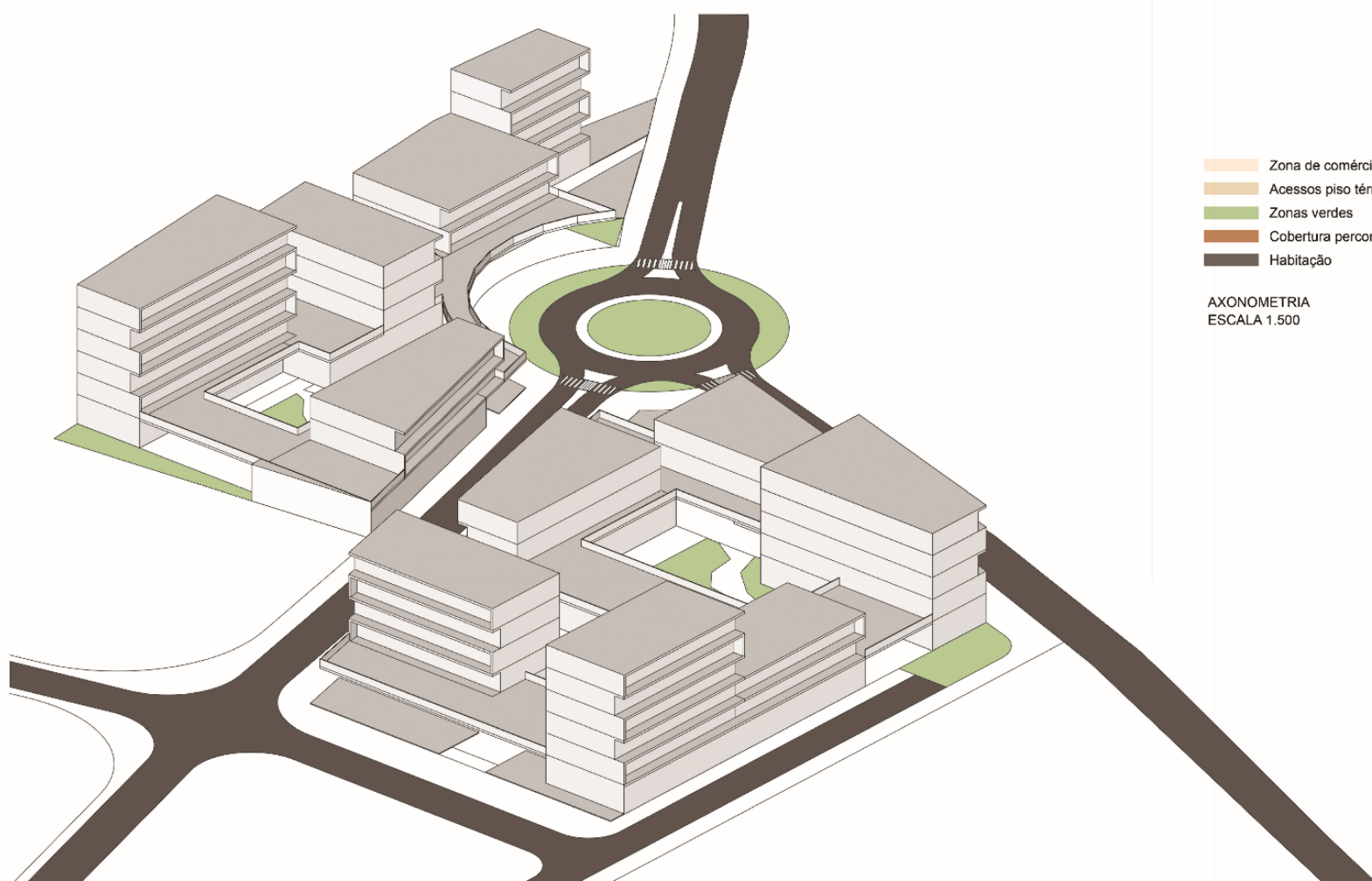
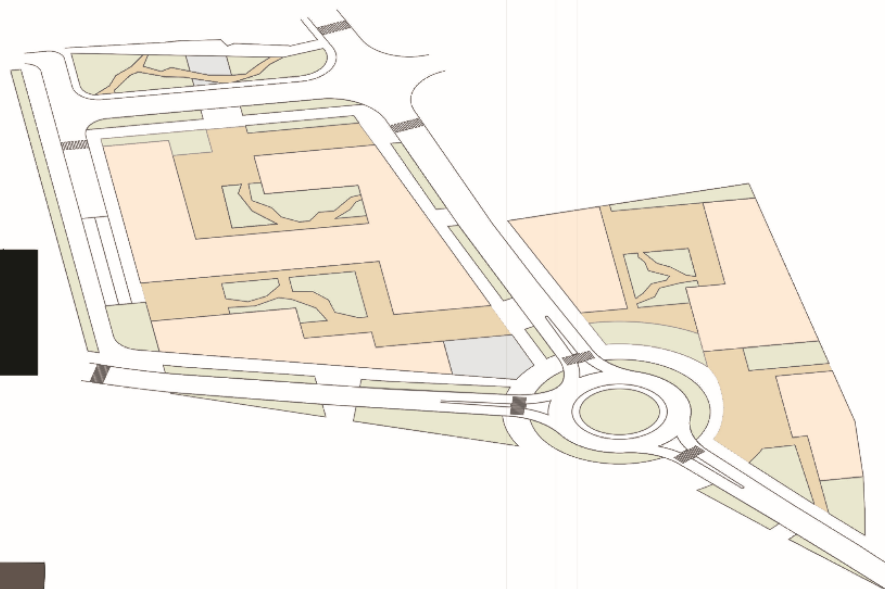
CORTE AA'
ESCALA 1.500



CORTE BB'
ESCALA 1.500

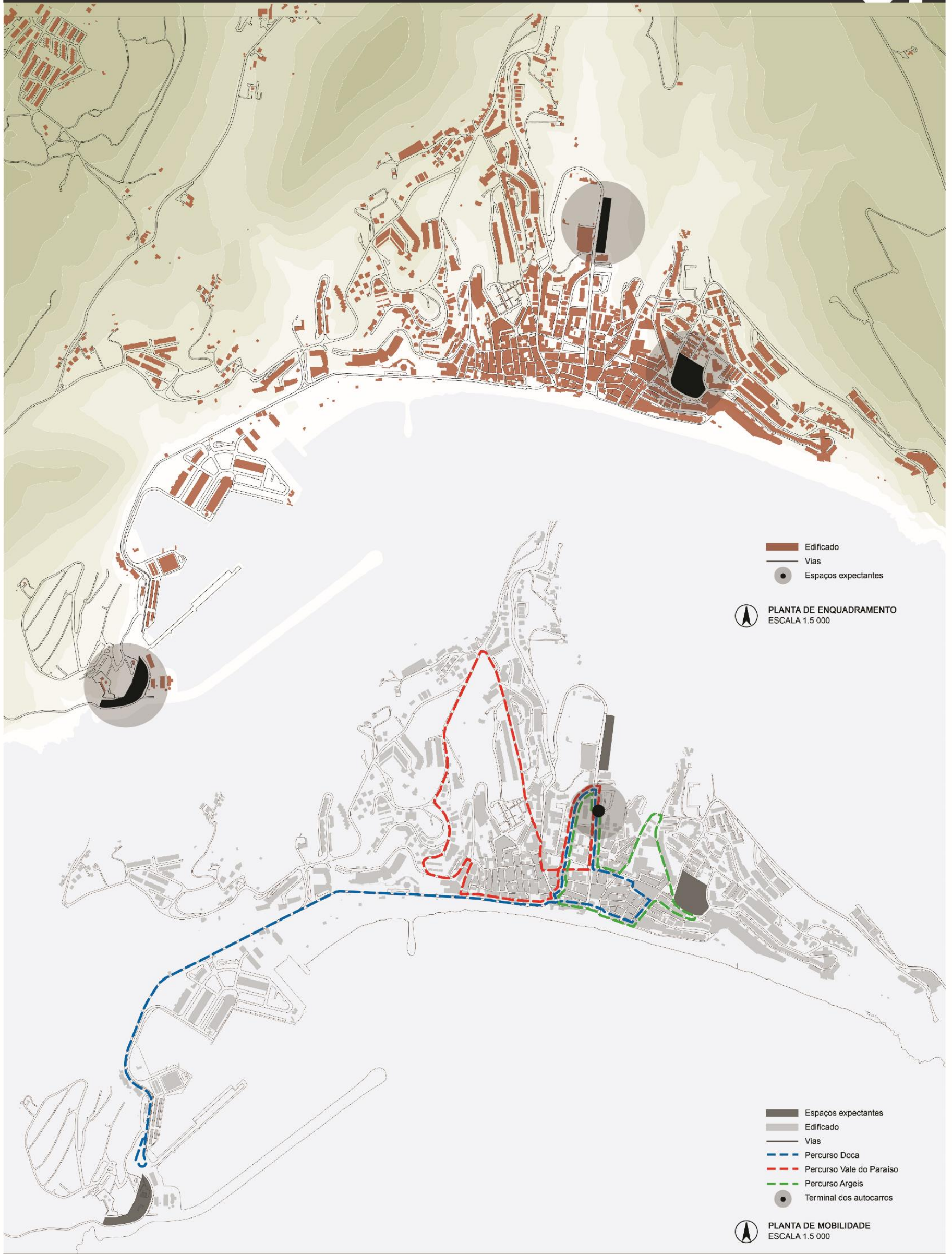


CORTE CC'
ESCALA 1.500

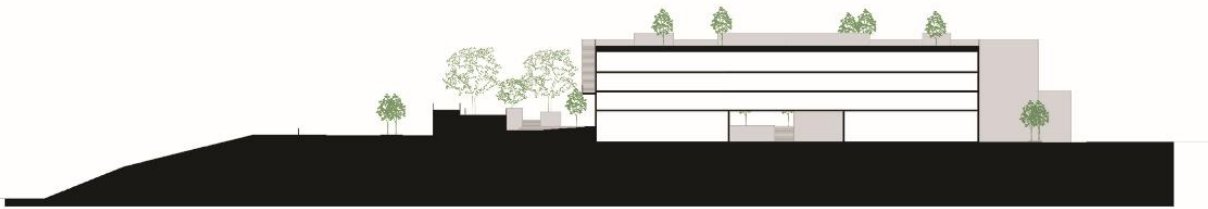


- Zona de comércio
- Acessos piso térreo
- Zonas verdes
- Cobertura percorrível
- Habitação

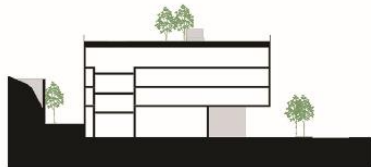
AXONOMETRIA
ESCALA 1.500







CORTE CC'
ESCALA 1.500



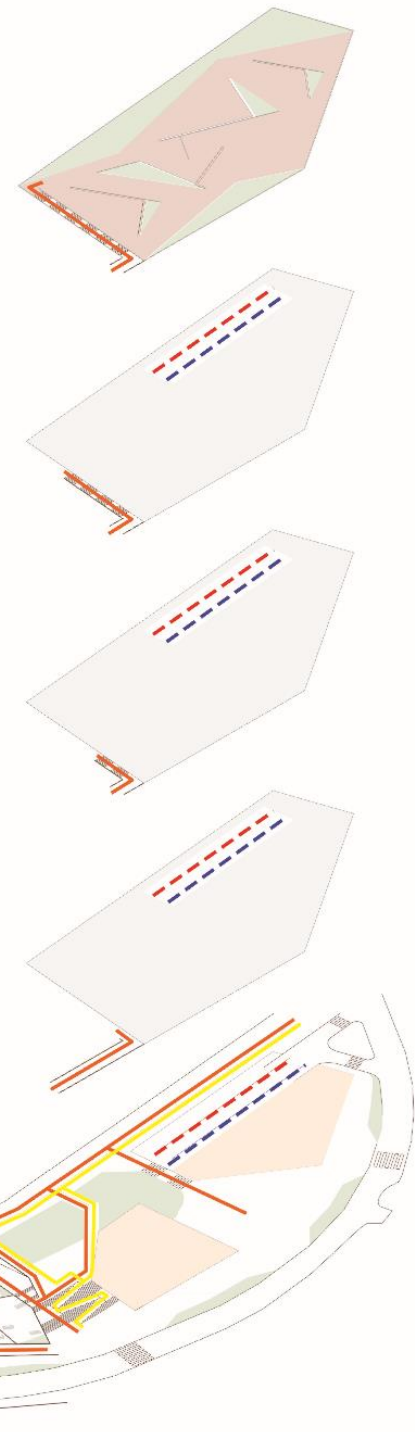
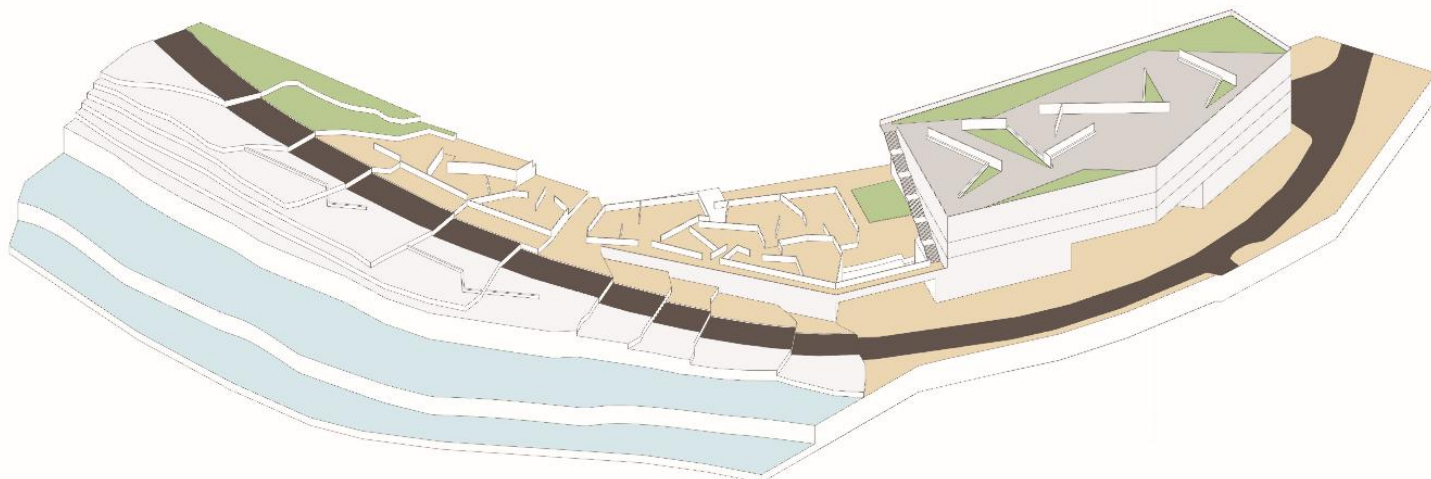
CORTE AA'
ESCALA 1.500



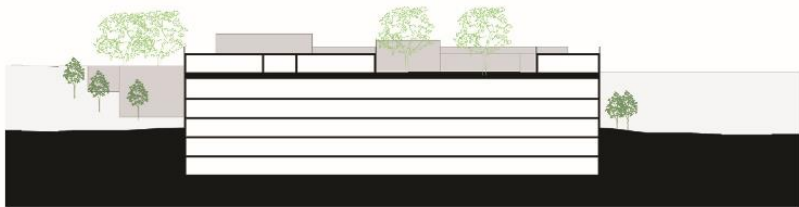
CORTE BB'
ESCALA 1.500

- Acesso pedonal
- Acesso mobilidade reduzida
- Entrada acesso automóvel
- Saída acesso automóvel

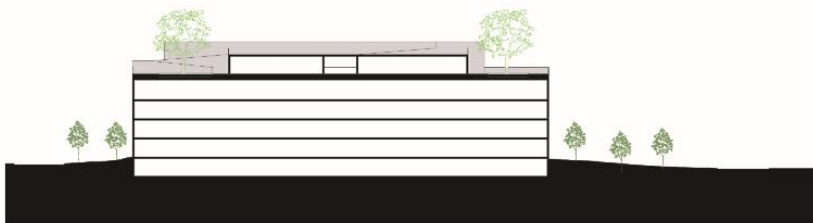
AXONOMETRIA
ESCALA 1.500



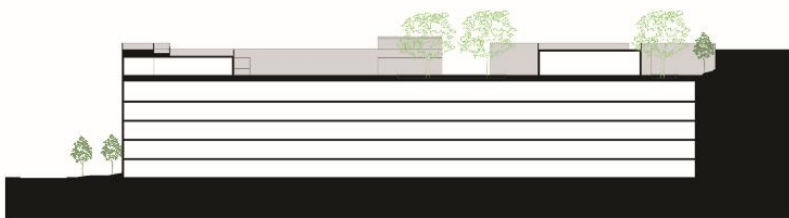




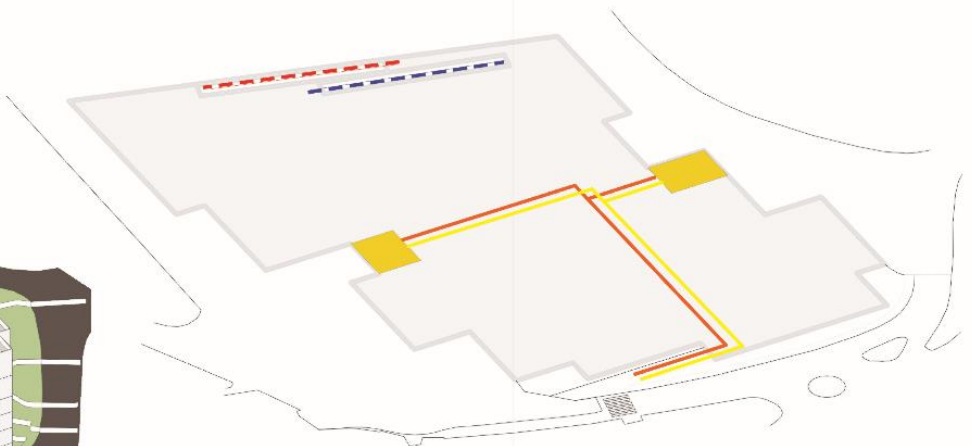
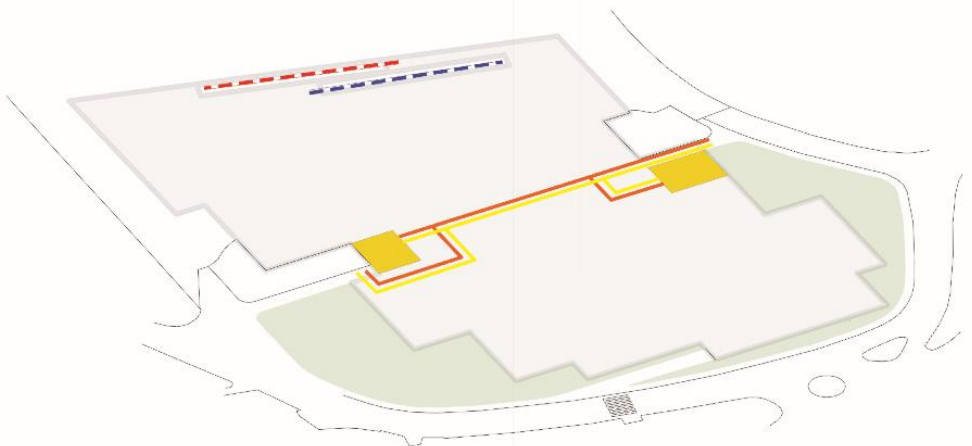
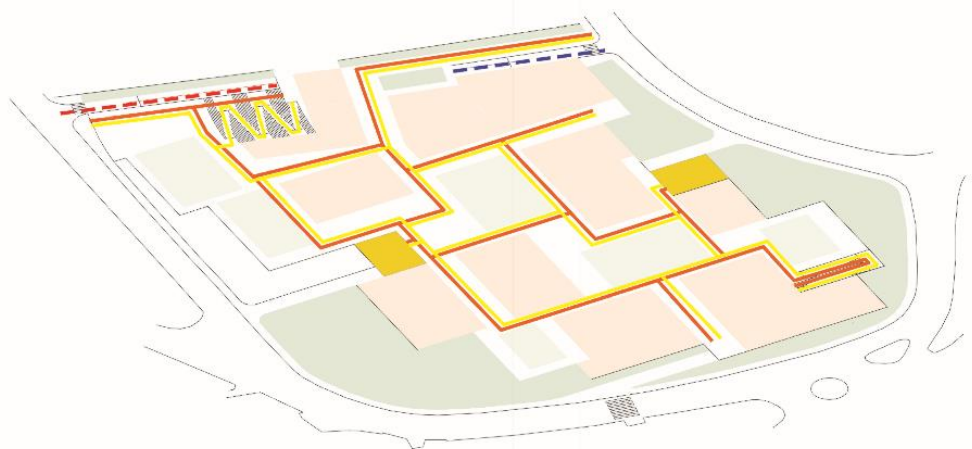
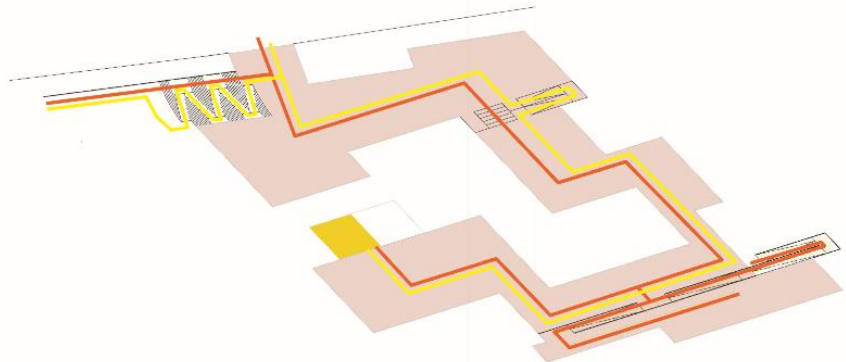
CORTE AA'
ESCALA 1.500



CORTE BB'
ESCALA 1.500

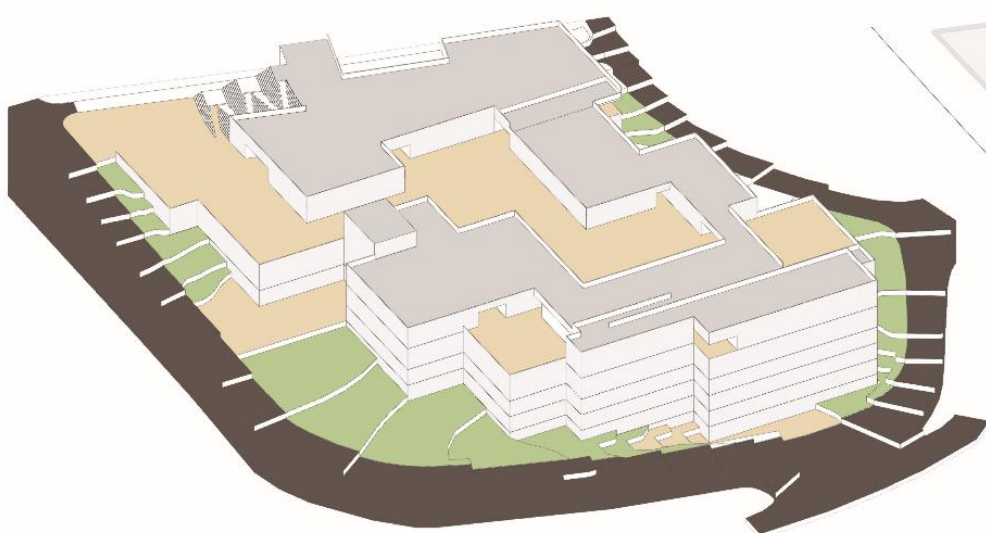


CORTE CC'
ESCALA 1.500



- Acesso pedonal
- Acesso mobilidade reduzida
- - - Entrada acesso automóvel
- - - Saída acesso automóvel

AXONOMETRIA
ESCALA 1.500

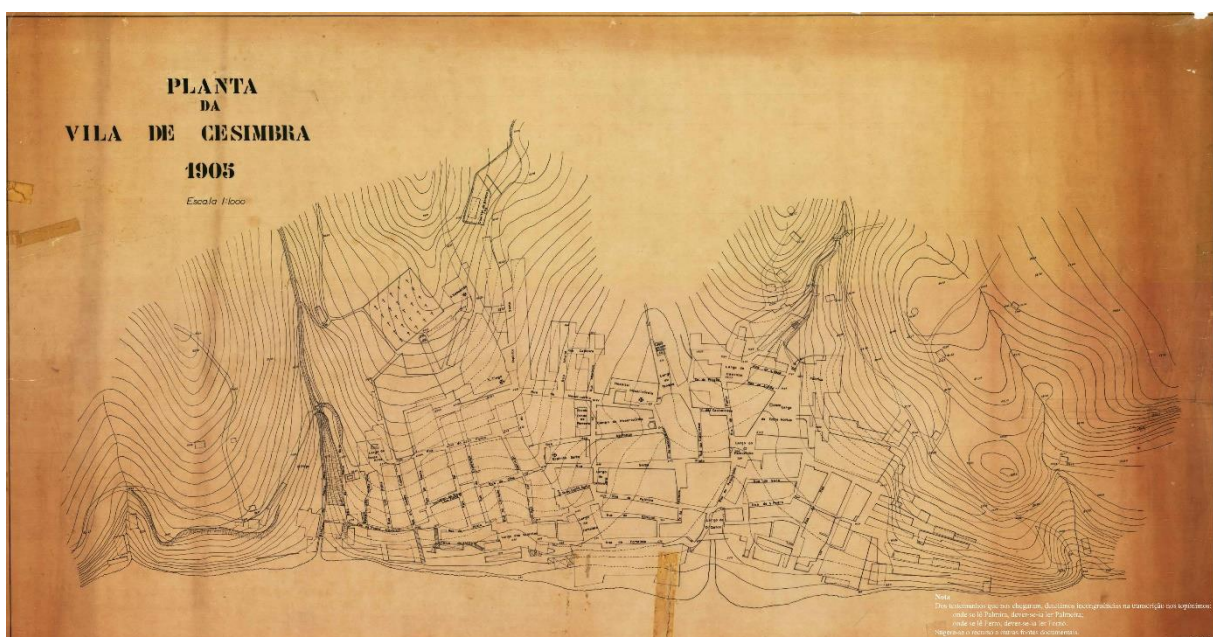


ANEXOS

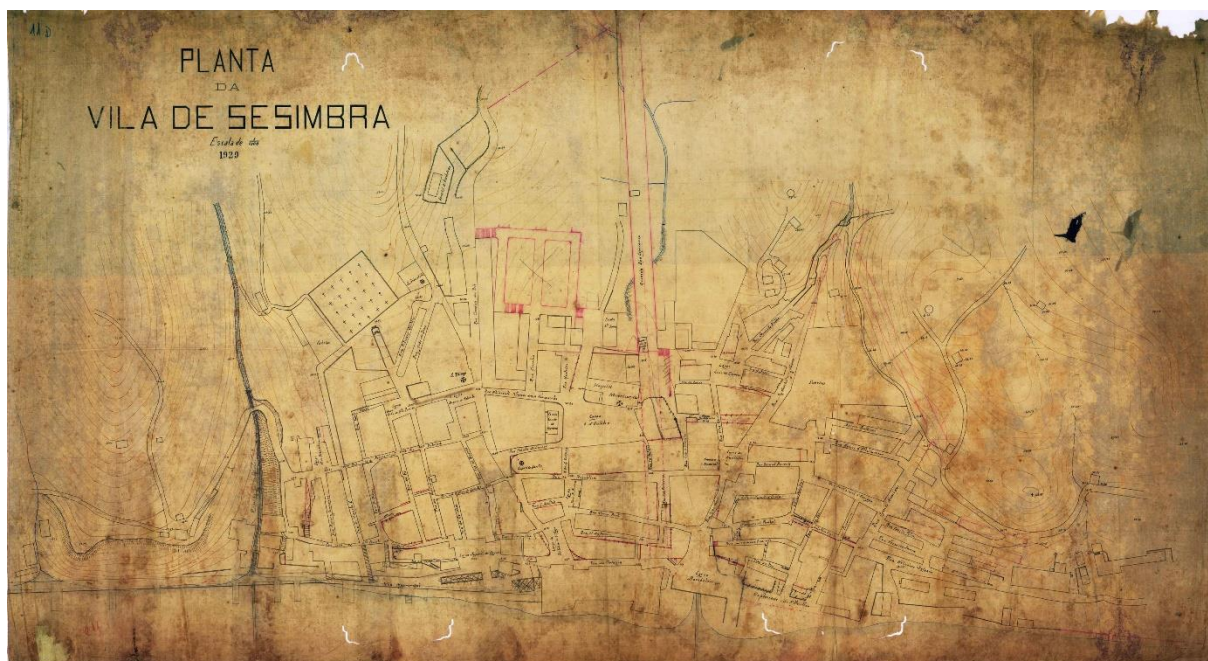
Documentos Históricos



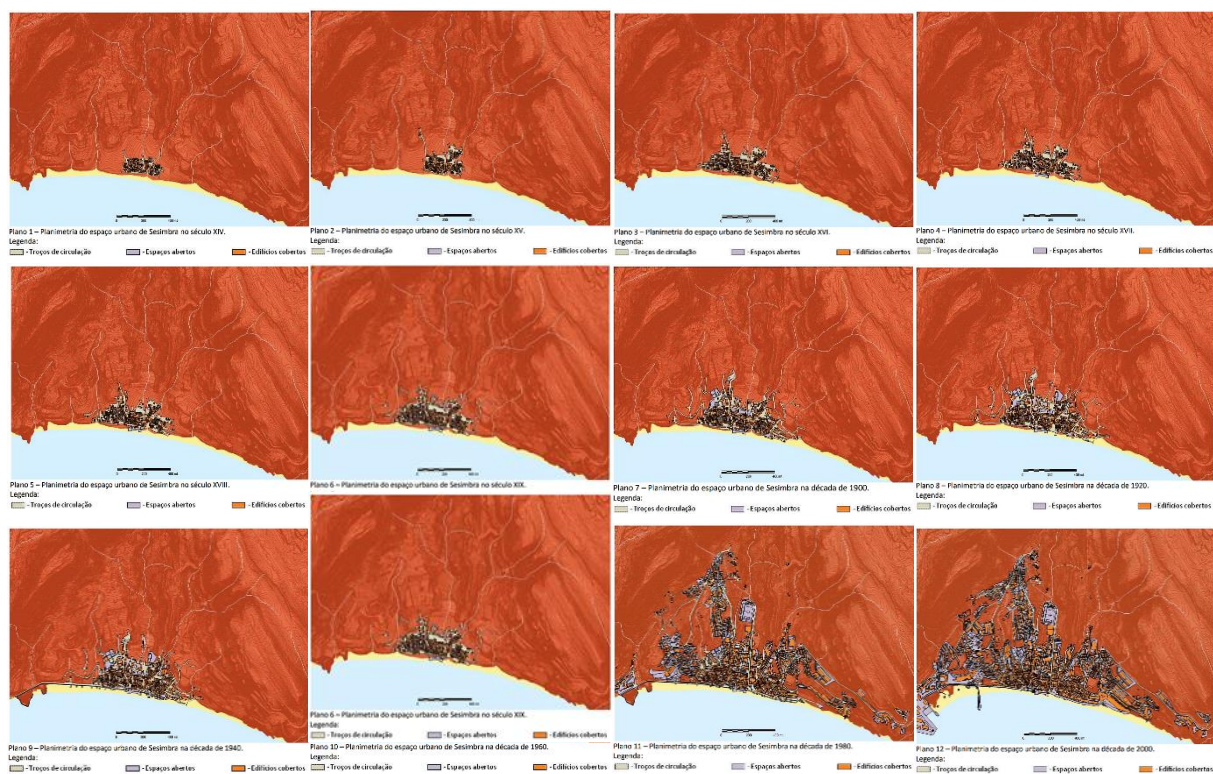
Carta Antiga – *Explicação de Vários Signaes* (CMS, s/d).



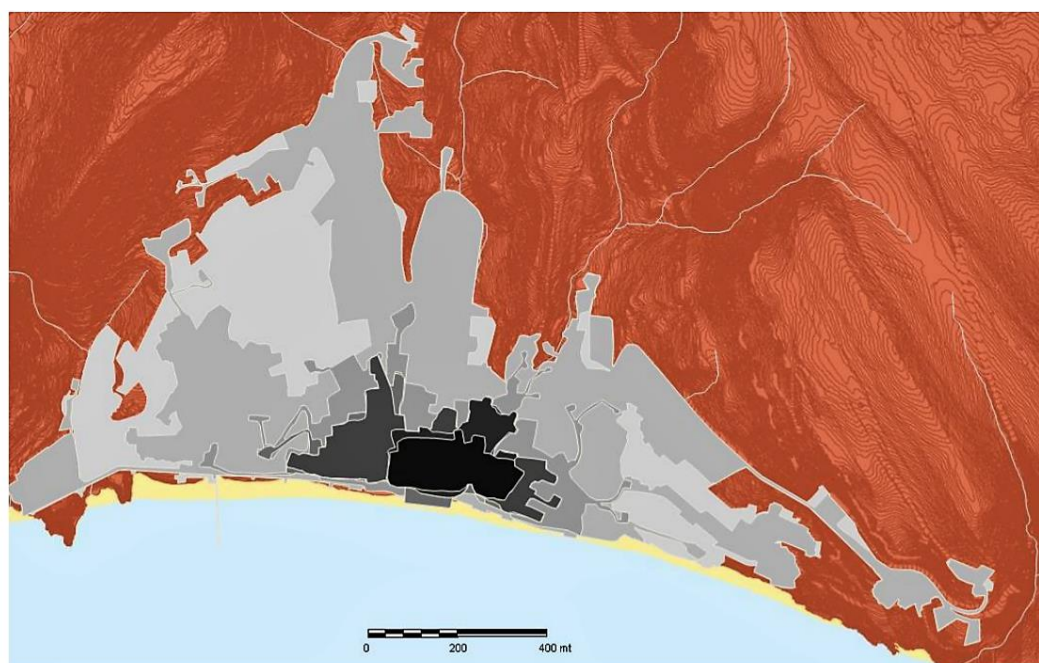
Planta da Vila de Sesimbra de 1905 (CMS,)



Planta da Vila de Sesimbra 1929 (CMS,)



Evolução Urbana da Vila de Sesimbra (Ferreira, 2015).

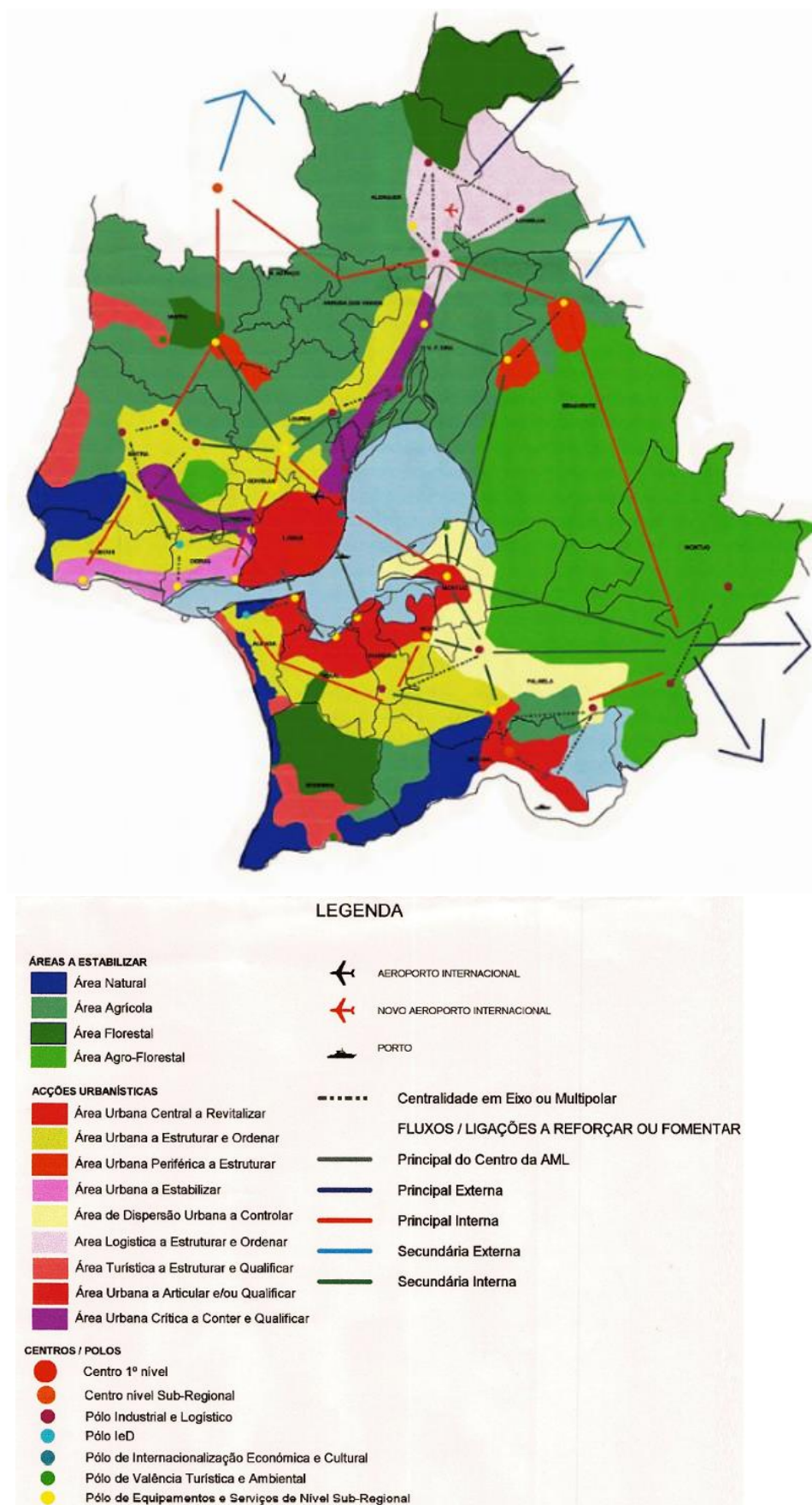


Plano 13 – Perspetiva global da continuidade de evolução do espaço urbano da vila de Sesimbra, desde a sua génese até à atualidade. Elaborado com a sobreposição das diferentes propostas de planimetria.

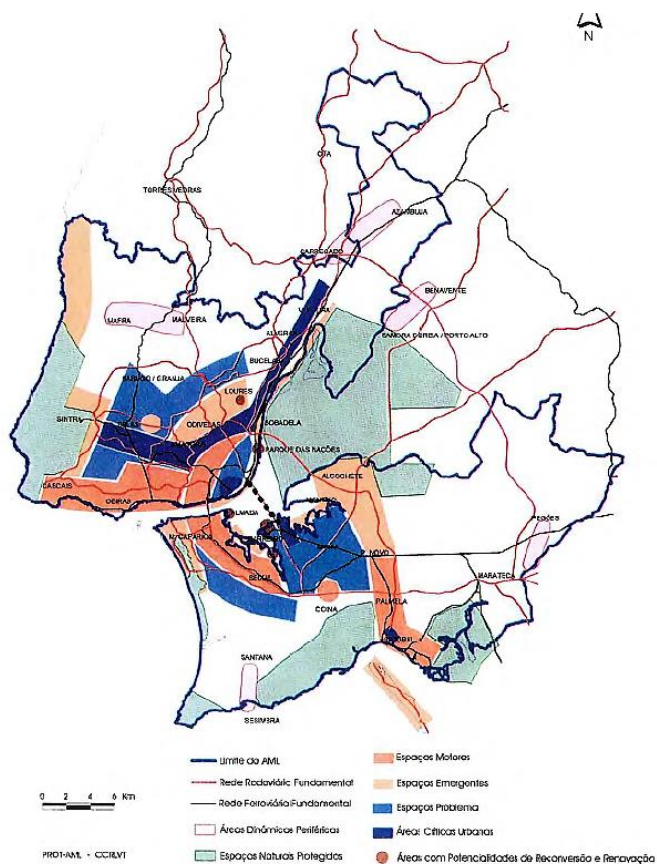
Legenda:

■ - Século XIV	■ - Século XV	■ - Século XVI	■ - Século XVII
■ - Século XVIII	■ - Século XIX	■ - Século XX	■ - Século XXI

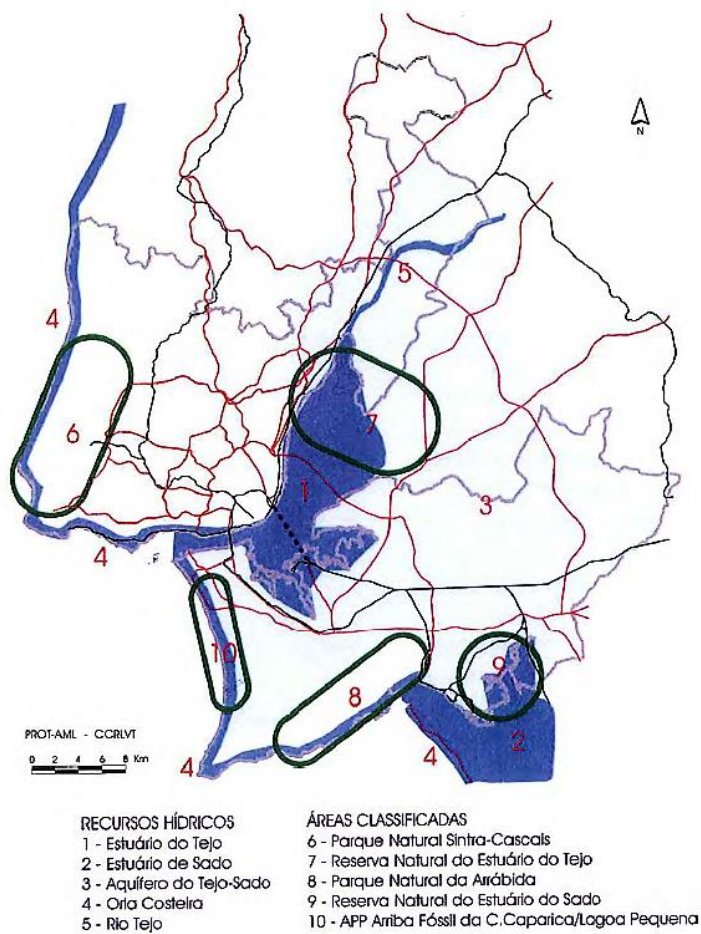
Sobreposição das Diferentes Propostas de Planificação da Vila de Sesimbra (Ferreira, 2015).



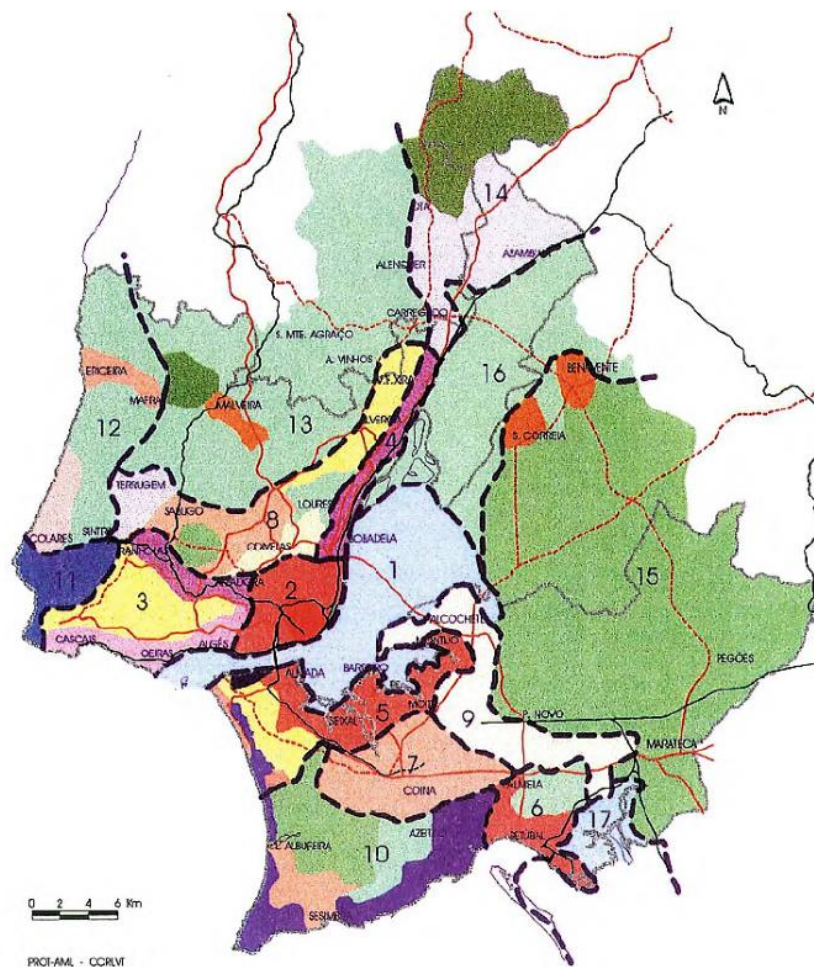
Esquema do Modelo Territorial, PROT AML (CML, 2002).



Dinâmicas Territoriais na AML, PROT AML (CML, 2002).



A Água e a Natureza como Valores Estratégicos Estruturantes na AML, PROT AML (CML, 2002).



PROT-AML - CCR/LVT

Unidades Territoriais

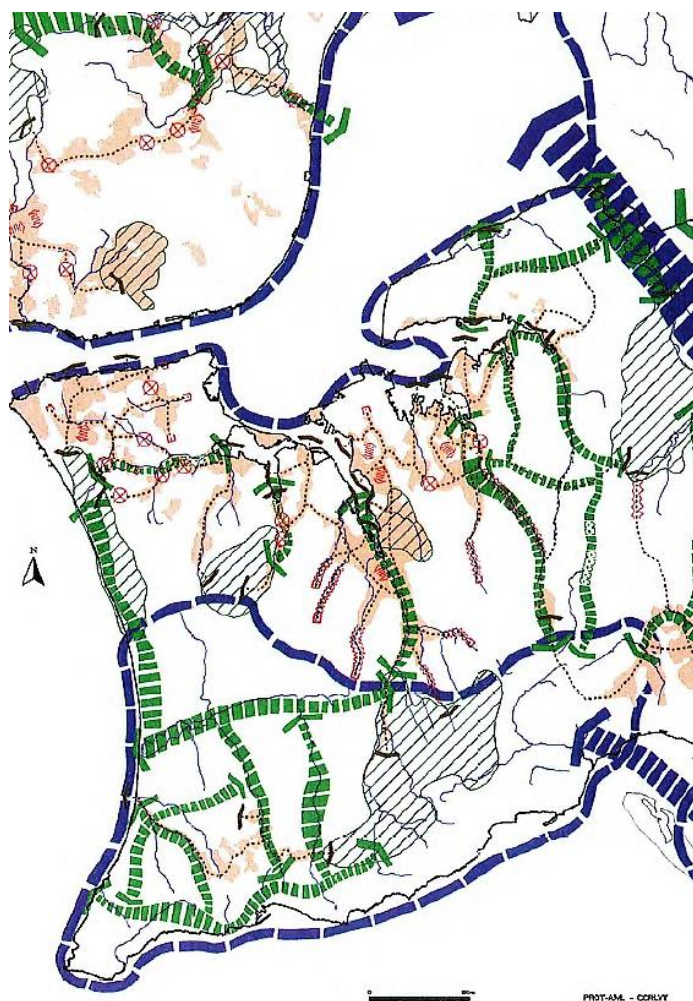
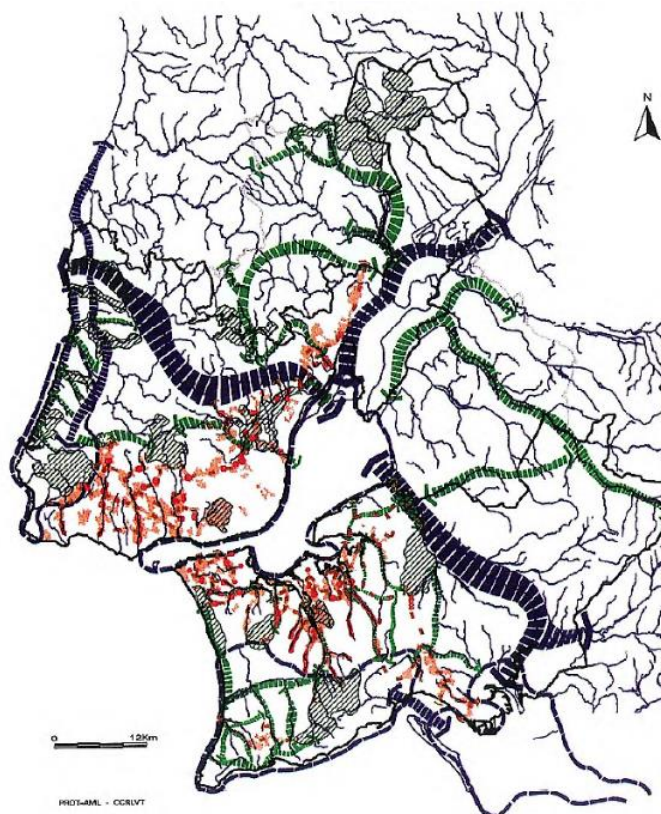
- 1 - Estuário do Tejo
- 2 - Lisboa - Centro Metropolitano
 - Área Central de Lisboa
 - Coroa Envolvente de Lisboa
- 3 - Espaço Metropolitano Poente
 - Eixo Algés / Cascais
 - Alcaldede / Ranholas / Barcarena
 - Eixo Amadora / Sintra
- 4 - Eixo Sacavém / Vila Franca de Xira
- 5 - Arco Ribetinho Sul
 - Área Urbana Almada / Montijo
 - Sobreda / Charneca
 - Área Fóssil da Caparica
 - Costa da Caparica
 - Trofa / Banática
- 6 - Setúbal / Palmela
 - Setúbal / Palmela / Mitrena
 - Área Agrícola Norte de Setúbal
- 7 - Planície Interior Sul
- 8 - Arco Urbano Envolvente Norte
 - Área Industrial Poente
 - Serra da Carregueira
 - Área Urbana Sabugo / Caneças / Loures
 - Área Urbana Odivelas / Unhos
 - Várzea de Loures
 - Área Urbana Valonga / Cachoelras

9 - Espaço de Transição Nascente

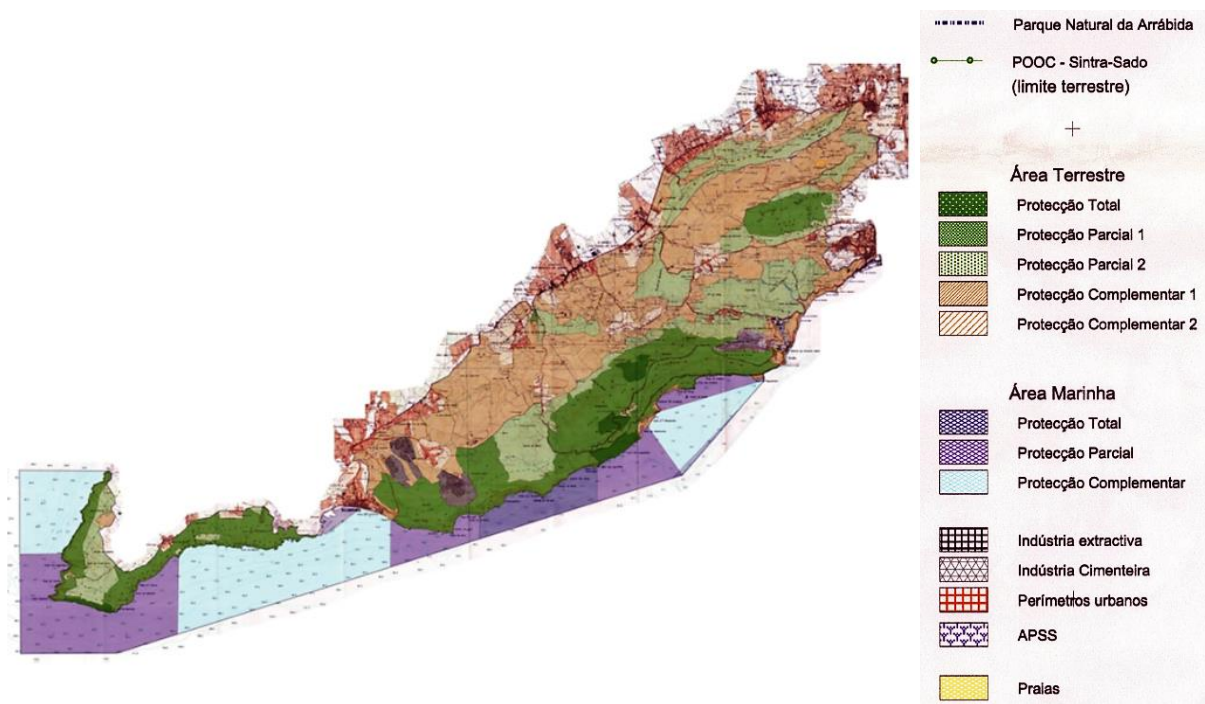
- 10 - Arrábida / Espichel / Matas de Sesimbra
 - Serra da Arrábida
 - Área Agrícola de Azetão
 - Sesimbra / Santana / Lagoa de Albufeira
 - Cabo Espichel
 - Matas de Sesimbra
 - Área Fóssil da Caparica
- 11 - Serra de Sintra
- 12 - Litoral Atlântico Norte
 - Área Agrícola
 - Colares Magoito
 - Eixo Ericeira / Mafra
- 13 - Interior Norte Agrícola
 - Área Agrícola
 - Eixo Malveira / Lousa
 - Tapada de Mafra e Área Florestal Envolvente
- 14 - Carregado / Ota / Azambuja
 - Sul de Azambuja
 - Norte de Azambuja
- 15 - Nascente Agro-florestal
 - Área Agro-florestal
 - Samora Correia / Benavente
- 16 - Lezíria do Tejo
- 17 - Estuário do Sado

LIMITE DA AML

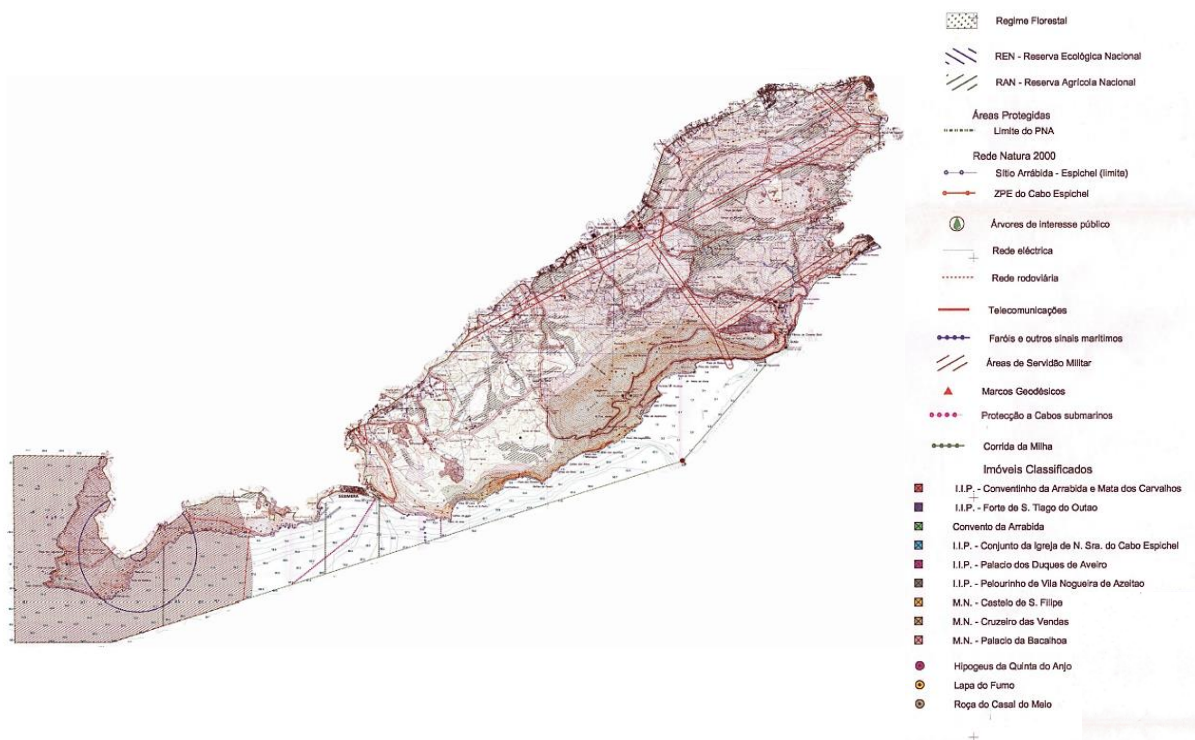
Unidades Territoriais, PROT AML (CML, 2002).



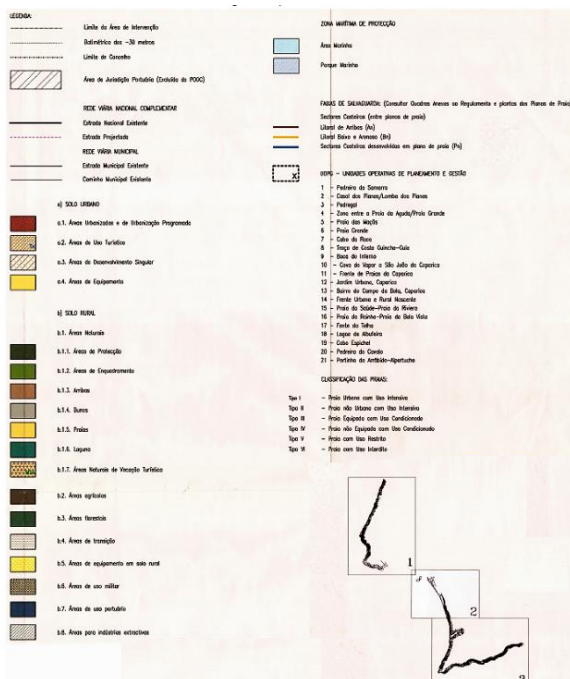
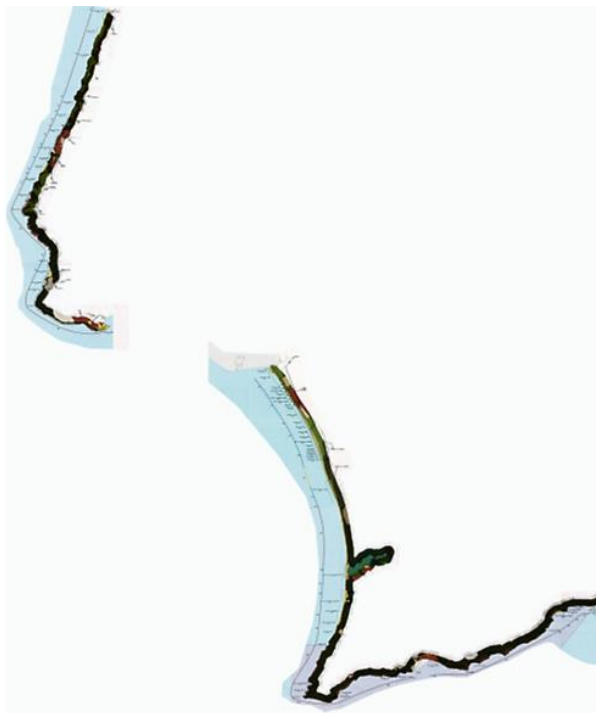
Rede Ecológica Metropolitana, PROT AML (CML, 2002).



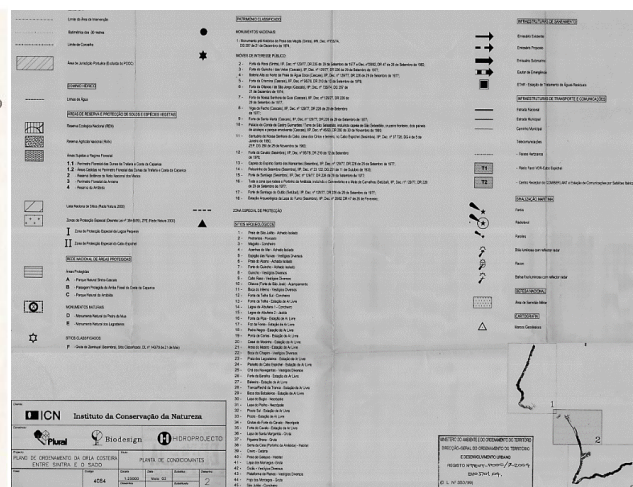
Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida, Planta de Síntese (DGT, 2005).



Plano de Ordenamento do Parque Natural da Arrábida, Planta de Condicionantes (DGT, 2005).



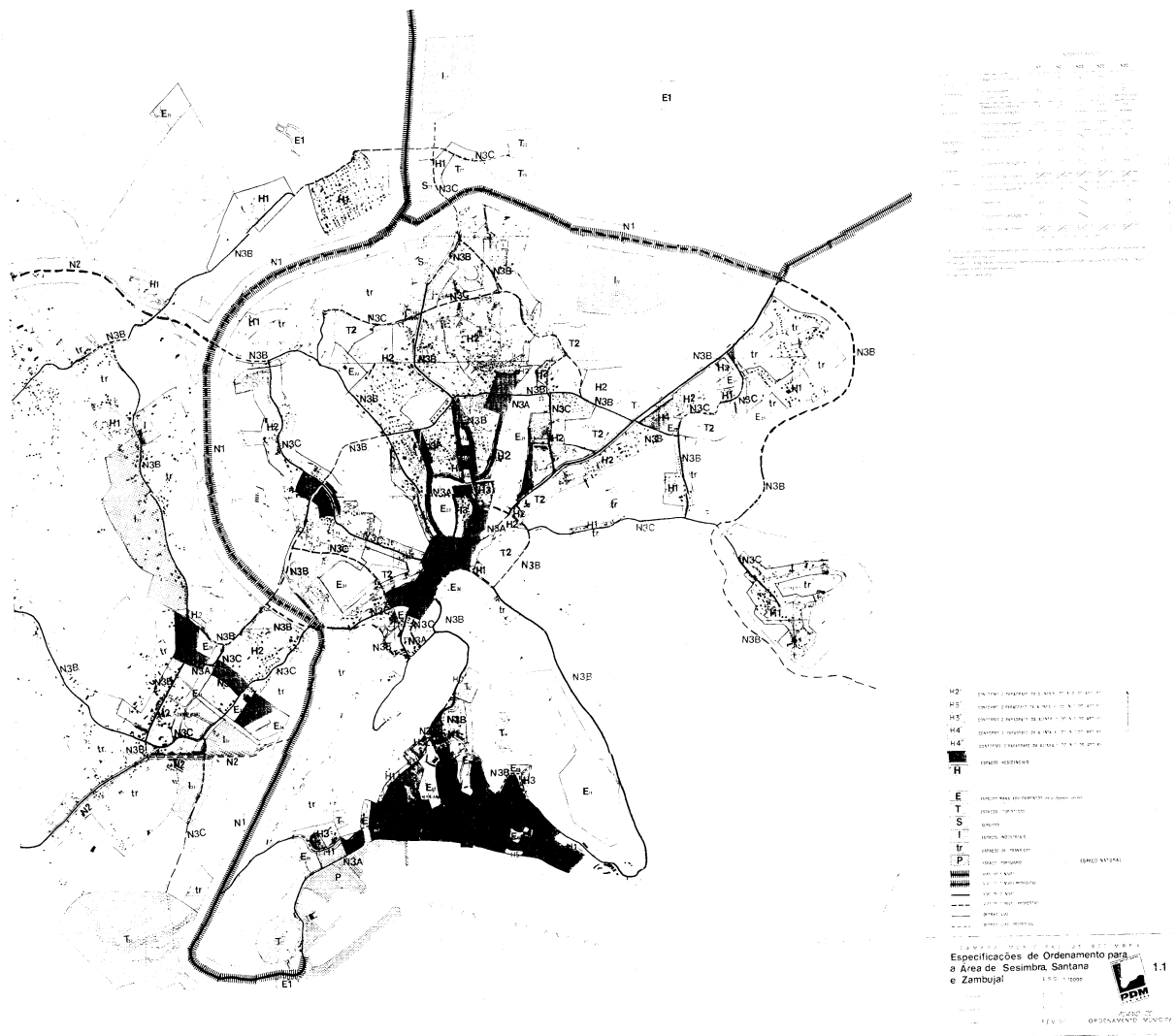
Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado, Planta de Síntese (DGT, 2003).



Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado, Planta de Condicionantes (DGT, 2003).



Planta de Condicionantes de Corredores de Protecção às Infraestruturas Propostas, PDM de Sesimbra (CMS, 1996).



Especificações de Ordenamento para a Área de Sesimbra, Santana e Zambujal, PDM de Sesimbra (CMS, 1996).

		Macrozona A Almada/Seixal (Freguesia de Quinta do Conde)	Macrozona B Sesimbra (Freguesias de Santiago e Castelo)
Mobilidade	Autonomia	Grande autonomia (viagens internas superiores a 90%), não obstante ter importantes relações com Barreiro/Moita e Sesimbra	Baixa Autonomia, relacionando-se preferencialmente com Almada/Seixal
	Relações Internas	Muito Fortes e descentralizadas, destacando-se vários polos relevantes	Fracas e centralizadas em Santana e Sesimbra
Acessibilidade	Entre Zonas	Ligações internas asseguradas mas bastante permeáveis ao congestionamento. Dependente de infraestruturas de hierarquia superior (sem congestionamento 63% das ligações estabelecem-se em 15 minutos mas em congestionamento em menos de 30 minutos asseguram-se apenas 41% e 8% em menos de 15 minutos)	Ligações internas bem asseguradas mas permeáveis ao congestionamento. Independentes de infraestruturas de hierarquia superior (Sem congestionamento 80% em 15 minutos. Com congestionamento em menos de 30 minutos ainda se asseguram 60% e 27% em menos de 15 minutos)
	Redes Pesadas de TC (interfaces)	Boa acessibilidade (todas as zonas estão a menos de 30 minutos e apenas 4 zonas se encontram a mais de 15 minutos sem congestionamento) Encontra-se na influência da rede fluvial e Fertagus. Situação mista relativamente ao modo preferencial	Fraca Acessibilidade. Interfaces mais próximas são Fogueteiro e Coina, encontrando-se a 25 minutos sem congestionamento.
	Outros pontos notáveis	Boa acessibilidade à AML Norte preferencialmente através da Ponte 25 de Abril Boa acessibilidade à rede de hierarquia superior, encontrando-se a generalidade do território a uma distância inferior a 15 minutos de um nó. Elevada cobertura espacial da rede de acessos "rápidos".	Acessibilidade condicionada à AML Norte, mantendo-se a preferência pela Ponte 25 de Abril (tempo médio de acesso de 29 minutos sem congestionamento) Fraca acessibilidade à rede de hierarquia superior, não existindo qualquer nó acessível a menos de 12-15 min.
Desempenho da Rede Estruturante de TC Rodoviário	Cobertura	Boa cobertura (91% da população, existindo 3 zonas não servidas)	Cobertura razoável (65% da população estimada, ainda que metade das zonas não seja servida por TCR – todo o sector nascente da macrozona)
	Oferta Total versus Oferta Real	Macrozona melhor ligada às restantes e com mais ligações internas. Oferta elevada para fluxos igualmente elevados. A ligação com Sesimbra vem desequilibrar a relação devido ao elevado valor da sua procura	Macrozona de perfil fraco em termos de ligações externas e internas, em que estas representam apenas 4%. Oferta que, comparativamente, se adequa à potencialidade da procura, com exceção feita à ligação com Almada/Seixal
	Rebatimento a Redes Pesadas	Assegurado rebatimento ao modo fluvial (Cacilhas) e ferroviário Fertagus para 2/3 das zonas	Não se encontra assegurado o rebatimento ao modo ferroviário. Existe ligação direta ao TF Cacilhas mas com tempo de percurso elevado

Quadro de Síntese do Diagnóstico Local ECDEATPS (Estudo Conceptual para a Definição de uma Estratégia de Acessibilidades e Transportes para a Península de Setúbal), 2002.